387.10981
P342

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

RELATORIO

— DOS —

SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1935

APRESENTADO AO

Exm.º Sr. Dr. João Marques dos Reis

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO DIRECTOR

Engenheiro civil, Dr. Frederico Cezar Burlamaqui

MINISTERIO DA FAZENDA
DIRECTORIA DO DOMINIO DA UNIÃO
BIBLIOTECA
Nº 1542
Data 24/9/43

RIO DE JANEIRO

OFFICINAS DOS CORREIOS E TELEGRAPHOS

1936

1305 9 3 46

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

GABINETE DO DIRECTOR

RIO DE JANEIRO, 5 DE MAIO DE 1936.

ASSUMPTO: — RELATORIO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1935.

EXMO. SR.

EM CUMPRIMENTO AO DISPOSTO NO ART. 4º, N. XVIII, DO REGULAMENTO EM VIGOR, APPROVADO PELO DECRETO N. 23.067, DE 11 DE AGOSTO DE 1933, TENHO A HONRA DE APRESENTAR A V. EXA. O RELATORIO DOS SERVIÇOS DESTE DEPARTAMENTO, EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1935.

COMPOSTO ESTE DEPARTAMENTO DE QUATRO DIVISÕES, ALEM DO GABINETE, É NATURALMENTE DIVIDIDO O PRESENTE TRABALHO EM TRES PARTES CORRESPONDENTES, A SABER:

1ª PARTE — GABINETE E 1ª DIVISÃO — SECRETARIA, CONTADORIA E PATRIMONIO, SUBORDINADOS AO GABINETE;

2ª PARTE — 2ª DIVISÃO — ESTUDOS, PROJECTOS E OBRAS NOS PORTOS E VIAS NAVEGAVEIS; E
3ª DIVISÃO — LEGISLAÇÃO, CONTRACTOS E EXPLORAÇÃO DE PORTOS OU VIAS NAVEGAVEIS, E DA NAVEGAÇÃO MERCANTE;

3ª PARTE — 4ª DIVISÃO — ESTATISTICA PORTUARIA E DE NAVEGAÇÃO.

TEVE O PRESENTE RELATORIO DE SOFFRER ALGUM ATRAZO, RELATIVAMENTE PEQUENO E ISSO DEVIDO Á DIFFICULDADE QUE EXISTE EM CONSEGUIREM AS DIVISÕES APRESENTAR A ESTA DIRECTORIA A RESENHA DOS SEUS TRABALHOS ANNUAES DENTRO DO PRAZO REGULAMENTAR QUE, FINDA A 31 DE JANEIRO. O GRANDE NUMERO DE FISCALIZAÇÕES E COMMISSÕES SUBORDINADAS A ESTE DEPARTAMENTO E SITUADAS NA VASTA COSTA E INTERIOR DO PAIZ, DESDE O ESTADO DO AMAZONAS (PORTO DE MANÁOS), ATÉ AO DO RIO GRANDE DO SUL E O DE MATTO GROSSO (PORTO DE CORUMBÁ), TORNA DIFFICIL ÁS DIVISÕES OBTER EM, A TEMPO, OS DADOS COMPLETOS RELATIVOS A TODOS ESSES PORTOS E VIAS DE NAVEGAÇÃO; E ASSIM É QUE, ESPECIALMENTE QUANTO Á ESTATISTICA, SÓ FICAM COMPLETOS TODOS OS DADOS PORTUARIOS DE CADA ANNO, DEPOIS DO MEZ DE JANEIRO DO ANNO SEGUINTE, BEM COMO SÓ PODEM SER APRESENTADOS OS DADOS DA ESTATISTICA DE NAVEGAÇÃO COM UM ANNO DE ATRAZO.

ISTO POSTO, PASSO A RELATAR, EM DETALHE, OS ASSUMPTOS ATTINENTES ÁS TRES PARTES ACIMA INDICADAS, DESTACANDO EM CADA UMA DELLAS, SEMPRE QUE POSSIVEL, AS RELATIVAS AOS PORTOS E Á NAVEGAÇÃO.

Gabinete e 1ª Divisão

Funccionou com toda a regularidade o Gabinete, com o pessoal determinado pelo Regulamento deste Departamento e mais dois auxiliares designados para esse fim, de accordo com a autorisação de V. Exa., conservando-se os referidos funccionarios em situação identica á do anno anterior.

O movimento da correspondencia do Gabinete foi o seguinte:

Officios expedidos	*267*
Cartas	*539*
Telegrammas	*675*

A Primeira Divisão, sob a direcção do Chefe de Gabinete, é constituida de:

a) *Secretaria;*

b) *Contadoria:*

c) *Patrimonio.*

a) — SECRETARIA

Com a integração deste Departamento em todas as suas funcções, tiveram grande augmento os serviços a cargo da Secretaria, por onde transitam todos os processos.

Deram entrada na Secretaria 9.480 papeis e transitaram pelo Protocollo 24.908, não computando os que foram remettidos pelo Gabinete, Patrimonio, 2ª, 3ª e 4ª Divisões, que fazem remessa por meio de protocollo. O numero de papeis expedidos foi de 6.698 discriminadamente:

PROTOCOLLO GERAL

Recebidos:

Officios	*5.730*
Telegrammas	*1.799*
Papeletas	*772*
Requerimentos e propostas	*735*
Portarias	*222*
Cartas	*147*
Avisos	*45*

Memoranda	*15*
Circulares	*14*
Radio	*1*
	9.480

Expedidos:

Officios	*5.863*
Telegrammas	*716*
Portarias	*119*
	6.698

COMMISSÃO DE COMPRAS

Pedidos feitos	*85*

MOVIMENTO DE VERBAS

SUB-CONSIGNAÇÃO 7 — MATERIAL PERMANENTE

Verba distribuida	*87:800$000*
Importancia despendida	*87:209$000*
Saldo	*591$000*

SUB-CONSIGNAÇÃO 8 — MATERIAL DE CONSUMO

Verba distribuida	*90:000$000*
Importancia despendida	*86:676$000*
Saldo	*3:324$000*

b) — CONTADORIA

A este Departamento foram concedidas as seguintes verbas, pela Lei n. 5, de 12 de Novembro de 1934:

VERBA 7ª

Pessoal	*9.144:520$000*	
Material	*1.825:000$000*	*10.969:520$000*

VERBA 12ª

Subvenções	*31.742:000$000*

VERBA 15ª

Estudos e obras ..... *14.020.000$000*

Além das citadas verbas, foram concedidos creditos de emergencia para obras de calamidade publica no Estado da Bahia, tendo, porém, as despesas feitas por conta dos mesmos, sido effectuadas por adeantamentos autorisados por esse Ministerio.

A Contadoria deste Departamento, expediu guias de recolhimento ao Thesouro Nacional, na importancia de Rs. 170:000$000, referentes á quotas de fiscalisação das seguintes Companhias: Docas de Santos, Docas da Bahia, Port of Pará e Manáos Harbour, importancia essa recolhida ao Thesouro, como « renda a classificar » em virtude de não constar de renda discriminada da Lei de Receita.

A Administração do Porto do Rio de Janeiro recolheu ao Thesouro Nacional, por meio de guia da Contadoria desse Departamento, a importancia de Rs. 162:614$900, referente aos saldos liquidos de sua renda no periodo de Fevereiro a Outubro de 1935.

Das verbas destinadas a este Departamento ficaram em ser no Tribunal de Contas os seguintes saldos:

Verba 7ª

Pessoal ..... *111:317$200*

Material ..... *122:197$400*

Verba 15ª

Pessoal e Material ..... *1.028:573$450*

Foram distribuidos ao Thesouro Nacional para despesas da Administração Central:

VERBA 7ª

Pessoal ..... *2.486:160$000*

Foram distribuidos ás Fiscalisações:

VERBA 7ª

Pessoal ..... *6.240:831$600*

Material ..... *1.316:060$000*

Verba 15ª ..... *8.929:710$000*

Por conta dessas verbas foram feitas as seguintes despesas:

NA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

VERBA 7ª

Pessoal ..... *2.643:903$300*

Material ..... *157:743$300*

Verba 15ª ..... *4.061:256$000*

NAS FISCALISAÇÕES

VERBA 7ª

Pessoal ..... *5.828:996$700*

Material ..... *1.167:169$600*

Verba 15ª ..... *8.781:249$750*

Resultando, nas Fiscalisações, os saldos de:

Verba 7ª	*560:302$800*
Verba 7ª	*377:889$700*
Verba 15ª	*148:920$800*

O serviço da Contadoria funccionou com toda a regularidade, não se verificando atrazo de nenhum processo. O fichario á cargo da mesma Contadoria, se acha em dia, estando quasi concluida a parte referente aos diaristas dos portos.

c) — PATRIMONIO

Afim de melhor attender ás necessidades dos serviços, providenciei sobre reforma do archivo de plantas e documentos deste Departamento. Do referido archivo, constam cerca de 2.500 plantas. Com a reforma do processo de archivamento que vae ser adoptado, se tornará facil a consulta de quaesquer dellas.

Durante o anno proximo findo, transitaram pelo Patrimonio 8.433 processos, assim discriminados:

Avisos	*15*
Telegrammas	*1.519*
Requerimentos	*770*
Papeletas	*685*
Portarias	*217*
Cartas	*210*
Circulares	*73*
Officios	*4.935*
Foram expedidas pelo Patrimonio 93 certidões	*93*
	8.526

Acham-se tambem a cargo do Patrimonio, collecções de photographias dos differentes serviços e maquettes de diversos portos. Com o nome de « Francisco Bicalho » foi inaugurada, com a presença de V. Exa., uma bibliotheca de trabalhos portuarios. Este Departamento prestou assim uma justa homenagem a um dos maiores vultos da engenharia nacional.

Porto de Manáos

O porto de Manáos, desde 1903, vem sendo explorado pela Companhia "Manáos Harbour Limited". Em virtude da modificação feita no respectivo contracto, pelo decreto n. 8.554, de 13 de Fevereiro de 1911, o prazo da concessão passou a ser de sessenta annos, contados de 30 de Julho de 1910, podendo ser as obras resgatadas pelo Governo Federal, em qualquer tempo, a partir de 30 de Junho de 1920.

Patrimonio — O valor dos bens moveis e immoveis, que se acham sob a guarda da Fiscalização, é de 60:186$000.

Almoxarifado — O balanço dado no Almoxarifado accusou o resultado seguinte:

Saldo de 1934	1:173$500	
Material adquirido em 1935	2:150$500	
Total		3:324$000
Consumido em 1935		1:773$900
Saldo que passa para 1936		1:550$100

Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	178:298$000	135:895$900	42:402$100
Material	7:800$000	7:790$600	9$400
Totaes	186:098$000	143:686$500	42:411$500

Exploração commercial do porto — Os serviços de exploração commercial do porto foram feitos com grande regularidade.

Tomadas de Contas — Procedeu-se á tomada de contas referente ao anno de 1934 tendo sido apurado o seguinte:

Receita bruta	3.049:331$620
Despesas de custeio	1.769:581$233
Lucros liquidos	1.279:750$387

Capital reconhecido como effectivamente empregado no porto, até 31 de Dezembro de 1934 — 19.676:765$382.

A percentagem sobre os lucros liquidos foi de 6,5038 %.

Essa tomada de contas foi approvada pelo Aviso n. 3.106, de 16 de Setembro de 1935.

Sem caracter geral e sem autorisação, a Companhia reduziu, indevidamente, a taxa de sal cobrada de determinados importadores. Por esse facto, e de accordo com o despacho de V. Exa., foi multada por este Departamento.

Tendo sido iniciada, em Itacoatiára, sem audiencia do Governo Federal a construcção de um cáes fluctuante, semelhante aos da "Manáos Harbour", em Manáos, a Fiscalização do Porto foi autorisada a dar providencias junto ao Procurador da Republica, no Estado do Amazonas, no sentido de serem as obras embargadas. O resultado da acção dessa autoridade está sendo aguardado.

Obras — A Companhia proseguiu na execução do aterro do antigo Trapiche Teixeira e fez a pavimentação, em cimento armado, do prolongamento do fluctuante D. K.

Nesses trabalhos, foram despendidos 266:052$269.

De accordo com a autorisação dada, a Companhia iniciou a demolição das ruinas do antigo Trapiche Witt.

Autorisada pelo decreto n. 444, de 22 de Novembro, a concessionaria adquiriu, para os seus serviços, um aotu-carrinho systema "Laycock" e uma alvarenga n. 2, pelas importancias de 15:405$601 e 87:776$123, respectivamente. Essas importancias serão, opportunamente levadas á conta do capital da Companhia.

Nova tarifa do porto — Pela Portaria n. 751, de 30 de Setembro, de V. Exa., e de conformidade com o decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada, a titulo de experiencia, durante um anno, a nova tarifa do porto. Essa tarifa deverá entrar em vigor em 1° de Janeiro de 1936.

Tendo verificado que varias serrarias localizados ás margens dos igarapés da Cachoerinha e da Cachoeira Grande, fazem o lançamento de lixo, serragens e restos de madeira, em grande quantidade, dentro do leito dos mesmos igarapés, já em varios pontos completamente obstruidos, a Fiscalização do Porto prohibiu, por edital, que essa pratica continuasse, visto tratar-se de uma infracção do art. 21, alinea IX, do actual Regulamento deste Departamento.

Tendo-se entendido com a Fiscalização, promptificaram-se os infractores a attender ao edital, para o que pediram maior prazo.

O assumpto está sendo estudado para uma solução economica e hygienica, como o caso requer.

Navegação — Os serviços de navegação do Estado do Amazonas são feitos pelas Companhias "Lloyd Brasileiro", "The Amazon River Steam Navigation Co." (1911), "Empresa Antonio Mendes Peixoto" e "Empresa de Navegação dos rios Guaporé-Mamoré".

O Lloyd Brasileiro empregou no serviço nove vapores, que frequentaram o porto regularmente.

A Amazon River, como vem acontecendo, continuou a desobrigar-se da navegação do interior, a titulo precario. Os seus serviços foram sempre feitos com a mais absoluta normalidade.

A Empresa Antonio Mendes Peixoto, concessionaria da navegação dos Autazes, teve o seu contracto terminado em Maio, Dessa data em deante, continuou a realisar os serviços a titulo precario.

A Empresa de Navegação dos rios Guaporé-Mamoré continuou a fazer com regularidade, o seu serviço, de accordo com o decreto 20.102, de 12 de Junho de 1931.

O movimento detalhado dessas quatro empresas consta da parte final deste Relatorio, consagrada á estatistica geral de portos e navegação.

Variação do nivel do rio Negro — A cóta maxima da enchente, em 1935, verificada no dia 23 de Junho, foi de 27m,67. A minima da vasante foi observada de 5 a 7 de Novembro, com 16m,15. Houve, portanto, uma differença de 11m,52, no nivel do rio.

Pressão atmospherica — Media annual, 756,7 mm., reduzida a 0° C.

Temperatura — Maxima, 34,6, em Outubro, minima, 23,2, em Fevereiro.

Pressão barometrica — Maxima, 757,6, em Maio e Junho, minima, 755,5. em Novembro.

Chuvas — Altura total no anno 2672,8. m/m

Ventos — Reinante, SE.

Correntes — Não foi feito estudo de correntes no porto. Todavia, estima-se a correntesa media na bahia do rio Negro em 2,5 milhas horarias.

Condições de navegabilidade — A grande vasante verificada no rio Amazonas tornou difficil a navegação durante os mezes de Outubro e Novembro, chegando a registrar-se o encalhe do paquete "Hilary", da Booth Line, cujo calado é de 8m,16, pouco acima da cidade de Parintins. O porto de Manáos, entretanto, situado como se acha na margem esquerda do rio Negro, continuou offerecendo franco accesso a vapores de grande calado, durante todo o anno.

Declinação magnetica — A declinação magnetica da cidade de Manáos, no anno, foi de 4° 33′ W.

Porto de Belém (Pará)

O porto de Belém continua a cargo da Companhia "Port of Pará", e rege-se pelo termo de revisão e consolidação dos contractos, celebrado a 15 de Setembro de 1916, de conformidade com o decreto n. 12.184, de 30 de Agosto do alludido anno.

Inventario de bens — Procedeu-se a uma revisão completa do inventario anterior dos bens a cargo da Fiscalização, cujo valor é, presentemente, de 94:540$000.

Almoxarifado — O balanço prodecido apurou as seguintes cifras:

Saldo de materiaes de 1934	1:823$400	
Adquiridos em 1935	9:999$500	
Total		11:822$900
Consumido em 1935		10:162$400
Saldo que passa para 1936		1:660$500

Exploração do porto — Continuou sendo feita com a maior regularidade, a exploração do porto de Belem, por parte da "Port of Pará", não tendo havido reclamação alguma por parte de seus clientes.

Tomadas de contas — Foram effectuadas as tomadas de contas relativas aos dois semestres de 1932 e ao primeiro de 1933, ficando o capital, ouro, da Companhia, assim apurado:

Até 30 de Junho de 1932	58.969:991$639, ouro
Até 31 de Dezembro de 1932	58.856:750$206, "
Até 30 de Junho de 1933	58.743:508$773, "

As reducções que se verificam no capital reconhecido são devidas ás quotas para o fundo de amortisação as quaes, de conformidade com o Aviso n. 64, de 12 de Setembro de 1927, são retiradas dos lucros da Companhia.

Obras — Foi estudada a situação do caes de defesa á cidade de Santarém, que estava sendo construido pela Prefeitura local. Embora consideradas de utilidade, taes obras só poderão ser projectadas e orçadas depois de feitos, preliminarmente, estudos completos da região.

Ficou resolvido que o canal de accesso do porto de Belem fosse dragado em toda a sua extensão, na profundidade minima de 7 metros. Posteriormente, essa dragagem será aprofundada até 8 metros e assim successivamente, até attingir o limite do contracto.

A 24 de Junho foi assignado um termo additivo para o fim de destinar, de accordo com o art. 2º, do decreto n. 24.498, de 29 de Junho de 1934, a outra repartição publica, ou a substituir por obras a relisar no porto de Belem, a juizo do Governo, os edificios que a Concessionaria estava obrigada a construir para Correios e Telegraphos (§ 1º, da clausula VI, do contracto alludido).

Nova tarifa do porto — De conformidade com o decreto n. 24 508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada, pela Portaria n. 705, de 5 de Setembro de 1935, a nova tarifa para o porto de Belem, a qual deverá entrar em vigor a 1º de Janeiro de 1936, pelo prazo de um anno, a titulo de experiencia.

Dragagem — A companhia concessionaria executou a seguinte dragagem:
a) No canal de accesso 1.327,345 m3;
b) Na doca Ver-o-Peso 25.418 m3.

Navegação — Os serviços da navegação, subvencionada ou não pelo Governo Federal, continuaram a ser executados com regularidade e efficiencia, pelas companhias e empresas seguintes:

Lloyd Brasileiro.
The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.
Companhia Nacional de Navegação Costeira.
Navegação do Alto Tapajós.
Companhia Commercio e Navegação.
Lloyd Nacional.

O Lloyd Brasileiro manteve no serviço de suas linhas regulares até Belem e até Manáos, doze paquetes. Em sua maioria, todos os que seguiram viagem até Manáos, partiram superlotados, por deliberação dos ajustes da Companhia e contrariando as recommendações da Fiscalização do Porto.

A tabella de fretes da Companhia soffreu varias alterações.

O serviço de navegação do rio Amazonas e seus afluentes foi, pelo decreto n. 9.708, de 7 de Agosto de 1912, concedido á The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited, que assignou o respectivo contracto a 31 de Agosto de 1922, desde quando, de prorogação em prorogação, vem o serviço sendo feito, a titulo precario, pela antiga concessionaria.

Possue a Companhia, em movimento, 46 embarcações, todas em perfeito estado de conservação e funccionamento. E apesar de não ser prospera a sua situação e de não ter contracto em vigor, a Companhia executou os seus encargos com a maxima regularidade, mantendo em dia os horarios, conservando em bom estado os seus vapores, de modo a não ter suscitado uma unica reclamação por parte dos seus clientes.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira fez tambem varias alterações em suas tabellas de frete. Seu serviço, egualmente subvencionado, foi feito com regularidade, com seis navios de pssageiros.

A Navegação do Alto Tapajós proseguiu a cargo de José Fernandes Antunes. Terminado o contracto assignado com o Governa Federal, o serviço passou a ser feito á titulo precario. Vae da cidade de Itaituba até á fronteira de Matto Grosso.

Mantendo linhas mensaes de cargueiros entre Belém e Santos, as companhias Commercio de Navegação, com sete vapores, e Lloyd Nacional, com 5, realisaram viagens regulares. Seus navios continuaram preferidos para os grandes embarques de madeira, que vão receber, geralmente no proprio porto de origem, no interior do Estado.

Na parte final deste Relatorio acha-se discriminado o movimento dessas companhias de navegação.

Planta hydrographica — Foi feito o levantamento da planta hydrographica do canal de accesso do porto, na zona comprehendida entre a fortaleza da barra e a bacia do "Castello".

Maregraphia — Foi installado um Maregrapho Richard, da Fiscalização do Porto o qual tem funccionado com regularidade.

Declinação magnetica — A declinação magnetica do porto foi de 12º 48, W.

Temperatura — Maxima, 34,4 em Outubro. Minima, 19,1 em Agosto.

Isenção de direitos — A companhia concessionaria do porto importou materiaes diversos, para seus serviços, tendo pago, de accordo com o contracto apenas 5 %, ad valorem, sobre os direitos aduaneiros. Pela Fiscalização do Porto, foram expedidos os respectivos certificados profissionaes.

FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO ESTADO DO MARANHÃO: SÃO LUIZ, LUIZ CORRÊA (ANTIGO AMARRAÇÃO), E TUTOYA

PORTO DE SÃO LUIZ

O contracto de 14 de Novembro de 1918, celebrado com o Estado do Maranhão, em virtude de decreto n. 13.270, de 6 do mesmo mez e anno, para construcção das obras de melhoramentos do porto, foi rescindido pelo decreto n. 16.108, de 31 de Julho de 1923. Essa rescisão teve logar não só, por terem sido excedidos, sem qualquer razão de força maior, os prazos fixados na clausula VI, como, tambem, por haver(o Tribunal de Contas negado registro ao contracto autorisado pelo decreto n. 15.104, de 9 de Novembro de 1924, cuja clausula VIII prorogava, por 3 annos, o prazo marcado para o inicio das obras no primitivo contracto.

Pelo decreto n. 5.286, de 14 de Outubro de 1927, foi o Poder Executivo autorisado a contractar, com quem melhores vantagens offerecesse e pelo processo que julgasse mais conveniente, a construcção de melhoramentos do porto, de accordo com o projecto organisado e acceito pelo Governo, não devendo o custo total das obras ultrapassar de réis 15.000:000$000.

Até á presente data, entretanto, nenhum contracto foi assignado, em virtude dessa autorisação.

Por Aviso n. 3.701, de 30 de Outubro, foi o Sr. Governador do Estado consultado sobre se a concessão para realisar as obras e o apparelhamento do porto de São Luiz, bem como para a respectiva exploração durante 60 annos, ainda interessa áquelle Governo.

Em virtude do decreto n. 23.067, de 11 de Agosto de 1933, que creou este Departamento, foi restabelecida a Fiscalização do Porto de São Luiz do Maranhão, sendo-lhe annexados os portos de Tutoya e Amarração.

Inventario dos bens — Embora inventariados, não foram ainda avaliados os bens que se acham sob a guarda da Fiscalização.

Almoxarifado — Foram adquiridos em 1935, materiaes no total de....	9:990$600
dos quaes foram consumidos.....	9:538$535
passando para 1936.....	452$065

Movimento de verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	174:168$400	164:395$400	9:773$000
Material.....	25:900$000	25:120$600	779$400
Totaes.....	200:068$400	189:516$000	10:552$400

Nenhuma obra foi executada, nem no porto de São Luiz nem nos que lhe são annexos.

Cumprindo a determinação desta Directoria, que lhe foi transmittida em Setembro, a Fiscalização procedeu aos estudos sobre a navegabilidade do baixo rio Parnahyba, desde a cidade de Therezina, e incluidos os de Tutoya e Luiz Corrêa, antigo Amarração, tendo apresentado o respectivo relatorio.

Navegação — A' vista das condições pouco satisfactorias em que estava sendo executada a navegação fluvial do Estado, foi aberta concorrencia publica para a realização de tal serviço, pelo prazo de 10 annos e mediante assignatura de novo contracto a ser as-

signado. O edital de concorrencia foi publicado no "Diario Official" de 16 de Dezembro para apresentação de propostas no dia 14 de Fevereiro de 1936.

A navegação em causa vinha sendo feita por tres firmas particulares, a titulo precario, por terminação de prazo dos primitivos contractos e subvencionada em virtude do art. 2º, do decreto 24.363, de 8 de Junho de 1934.

PORTO DE LUIZ CORRÊA — ANTIGO AMARRAÇÃO

Por decreto n. 6, de 4 de Setembro de 1934 do Governo do Estado de Piauhy, a velha cidade de Amarração passou a chamar-se Luiz Corrêa.

A União outorgou ao Estado do Piauhy concessão para construir as obras de melhoramentos desse porto, por decreto n. 18.816, de 21 de Junho de 1929, que tambem approvou o projecto e orçamento das obras, no valor de 8.800:131$000. O contracto respectivo foi celebrado em 3 de Agosto de 1929 e registrado pelo Tribunal de Contas em 21 do mesmo mez e anno.

Pela clausula VIII, o Estado devia apresentar, no prazo de 6 mezes, contados da data do registro do contracto, a revisão do projecto e orçamento. e iniciar as obras.

Posteriormente, pelo art. 7º, da lei n. 5.751, de 27 de Dezembro de 1929, foi o Governo da União autorisado a rever o contracto com o Estado e a auxilial-o com uma subvenção de 10.000:000$000, para a construcção do porto. Essa autorisação não foi ainda utilisada pelo Estado, tendo este Departamento se manifestado contrario á referida subvenção, em officio n. 2.235, de 7 de Julho de 1930.

Por Aviso n. 3.631, de 21 de Outubro de 1935, foi solicitada a opinião do Governador do Piauhy, sobre o contracto para a construcção, uso e goso das obras de melhoramentos do porto de Luiz Corrêa, celebrado com o Estado, o qual ainda não teve inicio de execução.

PORTO DE TUTOYA

Si bem que situado no littoral maranhense, na encosta occidental da ilha do Cajueiro, este porto serve quasi que exclusivamente ao commercio do Estado do Piauhy. Frequentado pela grande e pequena cabotagem, nelle tambem aportam navios estrangeiros, graças á profundidade e conveniente abrigo que offerece o seu ancoradouro.

Os dados estatisticos sobre os portos de São Luiz, Luiz Corrêa e Tutoya constam da parte final do presente relatorio.

FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO ESTADO DO CEARÁ: FORTALEZA, CAMOCIM E ARACATY

PORTO DE FORTALEZA

O projecto e o orçamento para a construcção do porto de Fortaleza foram approvados por decreto n. 23.605, de 20 de Dezembro de 1933, tendo sido por decreto n. 23.606, da mesma data, concedidos ao Estado do Ceará autorização para realizar as obras e o apparelhamento deste porto, bem como a exploração do trafego, durante 60 annos, contados da data do registro do respectivo contracto, pelo Tribunal de Contas.

O credito especial de 25.055:805$700, destinado a attender á restituição devida ao Governo do Estado do Ceará da taxa de 2 %, ouro, foi revigorado pela Lei n. 155, de de 23 de Dezembro de 1935, pelo prazo de quatro annos.

O Governo do Estado designou uma commissão composta dos engenheiros: Oscar Weinschenck, Miranda Carvalho, Saturnino Braga, deste Departamento e Pio Borges, professor da Escola Militar, para proceder á concorrencia publica, de accordo com a clausula VIII do Contracto, para a construcção do Porto, de conformidade com o projecto official, approvado pelo decreto n. 23.605, citado.

Essa concorrencia foi realisada, a ella comparecendo as tres firmas: Christiani & Nielsen, Companhia Geral de Obras e Construcções (Geobra), e Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas, todas de comprovada idoneidade technica e financeira.

A Commissão julgou as propostas apresentadas e enviou-as, com o seu relatorio, ao Governo do Estado do Ceará para a devida apreciação e julgamento, que deverão ser submettidos á approvação do Governo Federal.

Inventario dos bens — Os bens confiados á guarda da Fiscalização são os seguintes

Immoveis	2.481:108$000
Moveis	2.514:184$831
Material fluctuante	13:900$000
Semoventes	480$000
Total	5.009:672$831

Almoxarifado — De conformidade com o ultimo balanço procedido, o movimento do Almoxarifado, durante o anno foi o seguinte:

Saldo de materiaes de 1934	521:147$781
Material adquirido em 1935	22:746$760
Total	543:894$541
Material consumido em 1935	26:205$470
Saldo que passa para 1936	517:689$071

Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	261:092$000	243:385$500	17:706$500
Material	26:800$000	26:069$800	730$200
Totaes	287:892$000	269:455$300	18:436$700

Pela verba 15ª, sub-consignação 5, foi distribuida a importancia de 25:000$000 dos quaes se despenderam 24:261$000.

Obras — Foi estudado o projecto das obras complementares terrestres do porto de Fortaleza, tendo em vista as vias de accesso aos caes projectados, abrangendo as vias ferreas da Rêde de Viação Cearense bem como a localização dos Armazens, estudada a possibilidade de ser utilizado o actual armazem da Alfandega.

Attendendo a um pedido do Departamento de Aeronautica Civil, foi feita uma exposição, acompanhada da planta organizada apoz um levantamento rapido procedido pela Fiscalização do Porto, sobre a Lagôa de São João de Tauapé, na qual se cogitava de construir uma pista para aviação. Estudado o assumpto, aquelle Departamento deu preferencia ao rio Ceará, que exigia apenas a fixação das dunas a leste da embocadura, sendo posto á margem da Lagôa de Tauapé, que se constatou não se prestar ao pouso de hydroaviões.

Foi favoravelmente informado o pedido do Governo do Ceará, no sentido de serem cedidos seis carros pranchas á Alfandega do mesmo Estado, mediante termo de entrega, no qual fiquem estipuladas as condições dessa cessão.

A Fiscalização do Porto executou alguns reparos de que estava carecendo a linha ferrea Fortaleza-Mocuripe.

Para esse serviço foram extrahidas 1.500 toneladas de pedra da Pedreira de Monguba, que foram lançadas nos pontos onde o enrocamento da linha ferrea se achava mais recalcado.

Foram, ainda, construidas duas alas do pontilhão no kilometro 4 da referida via-ferrea, com o emprego de 10 m3 de alvenaria de pedra, cal e cimento. Nesse pontilhão, foi construida uma lage de concreto, com 6m,00 × 3m,80 × 0,m15, afim de servir de calçada para evitar a erosão produzida pelas aguas.

Alem desses serviços, foram feitos os de conservação e pintura de machinas, guindastes, locomotivas, casas e demais bens da Fiscalização do Porto.

Plantas — A Fiscalização levantou as plantas do "Porto da Draga" até á Praia de Iracema, da Praia Formosa e das dunas de Mocuripe.

Dunas de Fortaleza — De accordo com o decreto n. 23.605, de 20 de Dezembro de 1933, estão a cargo do Governo do Estado os serviços de fixação de dunas de Mocuripe, que veem sendo executados com a mesma orientação technica traçada pela Fiscalização do Porto.

Segundo informações prestadas pelo encarregado desse serviço, os trabalhos executados em 1935 foram os seguintes:

Transplantação de 1.000 arvores divisas — mangabeiras, cajueiros, ficus-benjamim, azeitonas e gameleiras — para as covas da segunda cortina. Cada uma das 1.000 covas tem 1m3. e contem adubo verde, terra vegetal, estrume de gado e areia commum;

Construcção de 600 abrigos para as plantas;

Preparo de 650 mudas novas no viveiro;

Reparo nos 9.000 metros de cerca, com a substituição de 940 estacas e emprego de 32 rolos de arame farpado;

Construcção de 120 metros de estrada de barro batido, com 2m,50 de largura;

Plantio de orós, numa area de 101.000m2 e replantio de outra area de 42.000m2;

Defesa, com galhada, de mais de metade da area acima;

Montagem de uma bomba calcante e melhoramentos na canalisação de agua.

Dunas de Camocim — Nas dunas de Camocim foram plantadas 6.558 metros de galhadas e 49 mudas para as cortinas.

Dunas de Aracaty — Foi feita apenas a vigilancia das dunas de Aracaty.

Terrenos de marinha — Pela Fiscalização do Porto foram informados 47 requerimentos de aforamento de terrenos de marinha, 14 dos quaes com parecer contrario á concessão.

Condições de navegabilidade — São identicas ás dos annos anteriores.

Declinação magnetica — A declinação magnetica do porto, em 1935, foi de 18° 45, W, sendo a variação media annual igual a 9, W.

FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE NATAL, AREIA BRANCA E MACAU

PORTO DE NATAL

O porto de Natal, construido directamente pela Fiscalização do Porto, acha-se entregue ao trafego desde 24 de Outubro de 1932.

Inventario dos bens — A Fiscalização do Porto de Natal tem sob sua guarda bens no valor de 4.442:852$297, assim discriminados:

Material fluctuante	2.208:700$000
Bens moveis	860:154$500
" immoveis	271:710$000
Total	3.340:564$500
Os melhoramentos feitos no caes do porto estão avaliados em	1.102:300$797
Total	4.442:865$297

Almoxarifado — O resultado do balanço dado no Almoxarifado foi o seguinte:

Saldo de 1934	446:417$743
Material adquirido em 1935	246:704$500
Total	693:122$243
Material consumido em 1935	211:711$058
Material que passa para 1936	481:411$185

Movimento de verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	703:812$000	673:096$600	30:715$400
Material	203:800$000	202:926$700	873$300
Totaes	907:612$000	876:023$300	31:588$700

Pela verba 15ª, sub-consignação 5, — foram distribuidos 278:000$000, dos quaes foram despendidos 277:581$700.

Rendas patrimoniaes — A Fiscalização arrecadou a importancia de 1:620$000 de alugueis de casas que estão sob sua guarda.

Exploração — A exploração commercial do porto continuou sendo directamente feita pelo Governo da União. Para isso, foi creada a respectiva administração, com a dotação annual de 60:000$000, insufficiente para o custeio de todos os seus serviços e empregados, razão pela qual tem sido fornecido pela Fiscalização do Porto, pessoal contractado para auxiliar os serviços.

Os trabalhos de exploração correram regularmente. Perturbados com os acontecimentos de Novembro voltaram rapidamente á normalidade.

Embora se trate da exploração de um pequeno trecho de cáes, a renda tem sido compensadora e tende a melhorar. Não ha tomadas de contas no porto, sendo a renda recolhida diariamente ao Banco do Brasil, mediante guia de recolhimento, assignada pelo Administrador e visada pela Fiscalização do Porto.

A renda bruta do porto attingiu, em 1935, a 471 :972$900, e o imposto de 10 % addicionaes, a 330 :105$800, ou seja um total de 802 :078$700.

Em 1934, a renda bruta do porto foi de 393 :726$600 e a taxa de 2 %, ouro, cobrada até Agosto, quando foi suspensa, e mais o imposto de 10 % addicionaes, cobrado de Setembro a Dezembro, attingiu a 271 :174$300, perfazendo tudo um total de 674 :900$900.

Comparando a arrecadação dos dois annos referidos, verifica-se que, emquanto em 1934 o total foi de 674 :900$900, em 1935 attingiu a 802 :078$700, havendo uma differença, para mais, de 127 :177$800.

Tarifas — Por portaria n. 875, de 8 de Novembro foi approvada a nova tarifa do porto para vigorar sem prejuizo das alterações que a experiencia ditar, a partir de 1° de Fevereiro de 1936.

Obras — Foram tomadas providencias sobre a remoção de cascos de embarcações sossobradas ou encalhadas no porto.

Prestou-se uma informação sobre o pedido de cessão de 20.000 metros cubicos de pedra, a ser extrahida da pedreira de Macahyba, feito pela "Air France S. A.", para a construcção de pistas de concreto no seu aerodromo.

Não foi possivel attender á solicitação por pertencer a pedreira a terceiros, dos quaes a Fiscalização adquiria o volume necessario aos serviços do porto.

Manifestou-se este Departamento sobre um pedido do ex-Interventor Federal no Estado do Rio Grande do Norte, para que fossem iniciadas as obras de prolongamento do cáes do porto, obras essas de necessidade já reconhecida, e que deverão ser atacadas numa extensão minima de 200 metros. Nada, porém, póde ser resolvido, por se tratar de uma despesa de cerca de 1.500 contos para a qual não havia consignação orçamentaria, sendo necessario, por isso, um credito especial.

Afim de melhor apparelhar o porto, cujos serviços continuam a se desenvolver, foi feita uma concorrencia publica, no dia 23 de Setembro, de accordo com edital previamente approvado, para fornecimento de quatro pontes rolantes indispensaveis aos armazens do porto.

Das cinco propostas apresentadas por candidatos que satisfizeram as condições de idoneidade, foi classificada em 1° logar a de Heinrich Lange, que offereceu material de fabricação Demag A. G. O contracto respectivo, para o fornecimento, foi submettido á approvação do Tribunal de Contas.

A Fiscalização do Porto foi autorizada a fazer o levantamento do banco "Jaguaguaribe", situado na margem esquerda do rio Potengy, afim de poderem ser melhor apreciadas a sua situação e mutações.

Canal de accesso — Nenhuma sondagem foi feita no canal, principalmente por terem sido destruidos total e parcialmente os vertices de triangulação do porto, impossibilitando as respectivas visadas.

Já está sendo removida essa falta, para ser iniciado rigoroso levantamento do porto.

O escriptorio technico da Fiscalização fez o levantamento planimetrico da região habitada das dunas; locação e fiscalização das novas cercas; da do terreno cedido ao Syndicato Condor Limitada e dos lotes de terrenos cedidos aos pobres, nas dunas; levantamento, nivelamento e desenho da zona por onde terá de passar a estrada de automoveis, ligando a cidade com a aero-base do Syndicato Condor.

Foi construido um galpão ao lado do Armazem 2, com cobertura de zinco de duas aguas, pé direito de 5m,50 e area coberta de 380m2 (20 ×19). Fez-se o prolongamento de divisões de zinco no quadro dás officinas, conquistando-se uma area de 786m2,73.

Foram, ainda, feitos reparos no material fluctuante da Fiscalização.

Dunas de Natal — Entre os trabalhos executados nas dunas de Natal destacam-se: a construcção de 1.443 metros de cerca; conservação das já existentes; reparo nas casas das dunas; collocação de galhadas; limpeza nas cacimbas e melhoramentos nas estradas.

Dunas de Areia Branca — Foram plantadas e replantadas ramas de oró e salsa. Repararam-se varias casas, assim como as cercas existentes.

BARRA DE CUNHAÚ

Foi feita uma inspecção á barra do rio Cunhaú, tendo sido constatadas as más condições em que a mesma se encontra, e para cujo melhoramento foram propostos os seguintes trabalhos: **a)** Fechamento do esteiro situado entre os recifes e a praia; **b)** Protecção da margem esquerda, com o objectivo de evitar a sua erosão; **c)** Fixação das dunas da margem direita, origem dos assoriamentos que se verificam na barra; **d)** Derrocamento de uma pedra existente na entrada da barra, que, além de constituir perigo permanente para a navegação, contribue para a formação do banco de areia que, cada vez mais vae estreitando a mesma barra. Esse derrocamento, porém, sómente deverá ser atacado depois de feito um levantamento hydrographico do porto.

Pressão atmospherica — A maxima pressão atmospherica foi observada no dia 22 de Setembro, com 760,34, sendo a minima no dia 24 de Maio, com 755,21.

Temperatura — Maxima, 30,4, em 16 de Maio. Minima, 21,2, em 15 de Agosto.

Tensão do vapor — Maxima em 24 de Abril, com 23,92. Minima em 15 de Agosto com 15,72.

Humidade relativa — Maxima em 8 de Abril com 98,00, minima em 17 de Agosto com 61,40.

Chuvas — Total colhido em 139 dias, 2,403m/m,90. Maxima em 24 horas, 165m/m,00 em Maio. O mez mais chuvoso foi o de Abril, com 559m/m,70, em 23 dias. O mez menos chuvoso foi o de Dezembro, com 1m/m,80 em um dia.

Evaporação ao sol — Attingiu a 2,75990, durante o anno. O mez de maior evaporação foi o de Outubro, com 313,00 e o de menor evaporação o de Abril, com 132,50.

Evaporação á sombra — Maxima em Novembro, com 199,50, minima em Abril, com 76,30, em Abril. Total no anno 565,90.

Nebulosidade — As formas de nuvens mais communs durante o anno foram N,KN verificando-se uma media de 58 de nebulosidade. Total de dias nublados, 258.

Ventos — Predominaram os de SE, ESE, S, SSW, SW, W.

Marés — Preamar: Maxima, 2,92 em Fevereiro. Minima, 1,70 em Fevereiro. Baixa mar: Maxima, 0,00 em Setembro.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE CABEDELLO

PORTO DE CABEDELLO

O caes do porto de Cabedello foi dado em concessão ao Estado da Parahyba pelo decreto n. 20.183, de 7 de Julho de 1931, sendo o respectivo contracto celebrado a 25 e registrado a 31 do mesmo mez e anno. Sua construcção ficou concluida em Março de 1933.

Em Fevereiro do anno seguinte, foram iniciadas as obras complementares, constantes de armazens, linhas ferreas, usina electrogena e outras, cujo projecto foi approvado pelo decreto n. 23.342, de 10 de Novembro do anno acima.

Inventario dos bens — O valor dos bens confiados á guarda da Fiscalização é o seguinte:

Immoveis	1.314:643$960
Moveis	49:586$000
Material fluctuante	178:700$000
Total	1.542:929$960

Almoxarifado — Resultado do balanço:

Saldo de materiaes de 1934		339:585$938
Materiaes adquiridos em 1935		40:531$750
Total		380:117$688
Consumidos em 1935	34:986$907	
Entregues ao Estado para as obras do porto	9:660$074	
Remettido para a Administração do Porto do Rio de Janeiro	58:013$491	
Idem para o porto de Recife	145:313$100	247:973$572
Saldo que passa para 1936		132:144$116

Além dos materiaes do almoxarifado, outros foram entregues ao Governo do Estado da Parahyba, para applicação no porto de Cabedello, assim como á Capitania do Porto, e á Fiscalização de Recife, representando a importancia de 62:769$400. Entre esse material figuram 6 boias cegas, um vagão de 24 toneladas, e um cofre de ferro "Milners".

Tambem a draga "Parahyba" foi cedida, por emprestimo ao Ministerio da Marinha, mediante termo lavrado na Fiscalização do Porto.

Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	302:572$000	277:068$200	25:503$800
Material	91:000$000	62:507$600	28:492$400
Totaes	393:572$000	339:575$800	53:996$200

Rendas patrimoniaes — A Fiscalização arrecadou a importancia total de 6:293$000 de alugueis de casa, e 240$000, de cessão de forragem do capinzal.

Arrecadou-se, mais, a importancia de 26:000$000, da venda de 500 toneladas de ferro velho, adjudicados em concorrencia publica á firma L. Cavalcanti & Cia., de Recife, a razão de 52$000 a tonelada.

Todas essas importancias foram recolhidas á Agencia do Banco do Brasil, em João Pessôa.

Exploração — Autorisado, embora, pelo Aviso n. 3.000, de 28 de Setembro de 1934, o inicio, em caracter provisorio, da exploração commercial do porto de Cabedello, na parte relativa á cabotagem, sómente a 23 de Janeiro seguinte teve logar a inauguração das obras então concluidas. O Estado começou a cobrar as taxas do caes em 1º de Maio.

O decreto n. 420, de 8 de Novembro, autorisou a exploração definitiva do caes, a qual foi iniciada em 15 de Dezembro, com a applicação das novas tarifas, approvadas pela portaria n. 894-A, de 11 do citado mez de Novembro.

A exploração foi effectuada normalmente, com pequenos senões proprios de serviços em inicio, todos rapidamente removidos.

As installações teem correspondido aos fins a que se destinam, sendo ainda baixos os coefficientes da respectiva utilisação.

Renda do porto — Durante os oito mezes de exploração — Maio a Dezembro — a renda bruta do porto foi de 882:233$800, incluida a do imposto addicional de 10 %. papel.

As taxas portuarias, propriamente ditas produziram a renda media mensal de Rs 41:273$550.

Tomada de contas — Teve inicio a primeira tomada de contas, correspondente ao periodo decorrido entre 23 de Setembro de 1931 e 31 de Dezembro de 1934. Essa tomada de contas, porém, não foi terminada, por ter ficado dependente de informações pedidas ao Ministerio da Fazenda, relativas á arrecadação da taxa de 2 %, ouro, dos annos de 1909 a 1932, informações que a Fiscalização do Porto continua a aguardar.

Obras — Foi construido um pequeno predio destinado ás installações para rectificação da corrente electrica a ser utilisada no porto e gerada na Central electrogena de João Pessôa.

Para o transporte da energia construiram-se 250 postes de concreto armado com 10 metros de altura, destinados á linha de alta tensão entre João Pessoa e Cabedello, alem de cinco postes de treliça de ferro, com 13m,50 de altura, e mais 300 placas de concreto de 0,40 × 05, para cobertura da galeria dos cabos electricos subterraneos. Extenderam-se 60.210 metros de fios de cobre, numa extensão de 20.070 metros; 2.210 metros de cabo armado para distribuição de energia electrica, e 2.320 metros de fios isolados para illuminação. Construiram-se 143m,30 de galerias de alvenaria de tijolo, para passagem dos cabos armados. Na sub-estação de Cabedello montaram-se dois transformadores e um rectificador. Collocaram-se, ainda, quatro postes de concreto armado entre a sub-estação e a usina de luz de Cabedello e extenderam-se, nesse trecho, 930 metros de cabo de cobre nu.

Foram installados dois apparelhos sanitarios nos armazens e collocados 147,30 de tubos de ferro fundido para esgoto dos mesmos.

Construiram-se 26,40 de galerias para aguas pluviaes.

Calçou-se a parallelepipedos de granito uma area de 7.519m2,95.

Executaram-se serviços de reparos no rebocador "Rosa e Silva", limpesa e pintura de cerca de 100 metros da cortina externa do caes, que está sendo calafetada acima da linha dagua.

Varios outros serviços menores foram feitos para conservação do material e bens da Fiscalização.

Verificando este Departamento que, para o rapido andamento das questões referentes ao porto de Cabedello, deveria o concessionario coordenar as obras executadas com os respectivos custos, recommendou-se á Fiscalização do Porto um entendimento com o Governo do Estado, para que fossem apuradas as despesas realmente feitas, afim de serem submettidas á approvação do Governo Federal, para os effeitos da respectiva incorporação á conta de capital do porto de Cabedello.

Informando um officio da Inspectoria Federal das Estradas, referente ao pedido da Companhia Geral de Obras e Construcções — Geobra — para a manutenção da largura de 12 metros no molhe de atracação da Great Western, este Departamento foi favoravel á manutenção da passagem com as dimensões actuaes, que lhe foram dadas por occasião da execução das obras, com beneficio dos serviços, melhor aproveitamento do caes e vantagens para o trafego da propria Great Western.

Foram approvadas as ultimas alterações propostas pelo Governo do Estado da Parahyba, no projecto, e que se resumiram no seguinte:

a) Augmento das defensas do caes, de 25 para 31;

b) Modificações na rêde de esgotos, tendo em consideração a solução do problema das aguas pluviaes da villa de Cabedello;

c) Augmento da largura da faixa do caes, de 12m,33 para 13m,40, para melhor collocação das vigas de concreto armado, que supportam os trilhos dos guindastes do portico;

d) Alteração do systema de fundação dos armazens, em beneficio da respectiva continuidade, com um menor volume de excavação e sensivel reducção do cubo de concreto;

e) Suppressão da execução da usina electrica, obtida a energia necessaria pelo transporte da Central Electrica de João Pessôa.

As alterações acima, modificando, embora, os orçamentos parciaes, não influiram sobre o total de 2.250 :000$000, approvado pelo decreto n. 23.342, de 10 de Novembro de 1933.

Planta hydrographica — Foi levantada a planta hydrographica do porto de Cabedello. Por ella, se constata que as condições do canal de accesso e bacia de evolução não soffreram alteração, continuando estabilizadas. Pode se já affirmar que a construcção do caes em nada influiu sobre a situação hydrographica do porto.

Um pequeno assoriamento, apparecido em fins de 1934, junto ao caes, entre os armazens 3 e 5, já em Julho não existia. O pequeno assoriamento da ponta norte do caes tambem desappareceu.

As profundidades da bacia e do canal manteem-se praticamente as mesmas.

Marés — Preamar maxima, 3m,18, em 13 de Setembro, ás 5h,45,, baixa-mar maxima, 0m,00, no dia 5 de Fevereiro, aos 0h,15,.

Pressão barometrica — Maxima, em Outubro, com 760m,8; minima em Maio, com 753m,m/m.

Temperatura — Maxima, 31°,3, em Janeiro; minima, 21°,8, em Agosto.

Ventos dominantes — S e SOS.

Chuvas — Total no anno: 1.269,1 m/m

Condições de navegabilidade — O calado maximo admittido na barra de Cabedello continua a ser de 6m,00; no ancoradouro, 8m,00. Em João Pessôa, proximo á confluencia do Parahyba com o Sanhaná, 6, a 7,; no ancoradouro, 9, a 10,. Em Mamanguape, na barra velha e na barra nova, 8,; nas proximidades do rio Tinto, reduz-se o calado até 4,; no ancoradouro de Coqueirinhos, porém, encontram-se fundos até 10,.

Declinação magnetica — 19°,37, W.

Terrenos de marinha — Foram informados 44 processos de aforamento de terrenos de marinha em Cabedello, João Pessôa, Ilha dos Verdes, Jacaré e Santa Rita.

NAVEGAÇAO

Nos 441 vapores que frequentaram o porto, embarcaram: 1.025 passageiros, em 1ª classe; 7, em 2ª classe; e 630, em 3ª classe. Desembarcaram: 829, em 1ª classe; 8, em 2ª, e 708, em 3ª.

Em transito, foram registrados: 6.432, em 1ª classe; 162, em 2ª; e 4.587, em 3ª.

A Fiscalização visitou todos os vapores, que foram encontrados em boas condições.

———

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE RECIFE

PORTO DE RECIFE

Continua o Estado de Pernambuco a explorar commercialmente o porto de Recife, de conformidade com o termo de revisão dos contractos celebrados com o Governo, em 16 de Novembro de 1933, registrado pelo Tribunal de Contas em 14 de Dezembro do mesmo anno, com duração até 27 de Dezembro de 1954. Dentro desse prazo, deverão ficar concluidos todos os melhoramentos o obras, cuja realização está prevista no dito termo de revisão.

Inventario dos bens — De accordo com o ultimo inventario feito, os bens entregues pela União ao Estado concessionario, até 31 de Dezembro de 1932, em virtude do termo de revisão dos contractos celebrados para a exploração do porto, estão avaliados em (93.562.581$902), comprehendidos obras exteriores (23.817.850$000), obras interiores (32.208.323$800) e apparelhamento (37.536.407$502). Os terrenos do Pina, arrendados á Société du Port, foram desapropriados pelo Estado, em seu nome, pelo que foi a Fiscalização autorizada a providenciar, afim de que o Estado proceda de accordo com o contracto, com previa autorização do Governo Federal.

Almoxarifado — Foi o seguinte, o movimento do Almoxarifado:

Saldo de materiaes de 1934	508 :190$245
Materiaes adquiridos em 1935	201 :658$200
Idem, recebidos da Fiscalização do Porto de Cabedello	165 :811$308
Total	875 :659$753
Consumidos em 1935	217 :159$844
Saldo que passou para 1936	658 :499$909

Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	883 :040$400	857 :813$700	25 :226$700
Material	84 :000$000	83 :900$100	99$900
Totaes	967 :040$400	941 :713$800	25 :326$600

Pela verba 15, sub-consignação 7, foram distribuidos 180 :000$000 e despendidos 176 :826$900.

Exploração — Persistiram durante o anno as mesmas falhas e irregularidades, já apontadas em relatorios anteriores. Entre ellas:

a) A cobrança indevida de taxas de armazenagem sobre as mercadorias de cabotagem, retiradas dos armazens dentro de seis dias uteis, a contar da respectiva descarga;

b) A cobrança da taxa de 2$500 sobre oleos combustiveis a granel, descarregados pelas installações das companhias importadoras, em vez da taxa de 1$400, reiteradamente determinada em diversos Avisos da Viação, não tendo sido feito pelo Governo do Estado uma só das diversas restituições reclamadas pelos interessados.

Tarifas — Por Portaria n. 746, de 23 de Setembro, foram approvadas as novas tarifas para o porto de Recife, as quaes deverão entrar em vigor no dia 1º de Janeiro seguinte.

Tomadas de contas — Em virtude do decreto n. 23.924, de 23 de Fevereiro de 1934, foi reiniciada a tomada de contas referente aos annos de 1931 a 1933. Como, porém, o Estado somente apresentou documentos relativos aos annos de 1931 e 1932, foi ultimado apenas a apuração concernente a esses dois annos. Essa tomada de contas foi approvada pelo Aviso 3.859, de 19 de Novembro, tendo sido reconhecido o capital de 14.925:468$458, despendidas pelo Estado, sendo 9.188:382$980, com o custeio e conservação do porto, e 5.737:085$478 com as obras complementares.

Não tendo sido apresentados os documentos correspondentes ao anno de 1933, foram suspensos os trabalhos de apuração de despesas.

O saldo definitivo em favor da União, em 31 de Dezembro de 1932, ficou sendo de 8.801:925$033.

Obras complementares — Em consequencia da rescisão do contracto de empreitada das obras do porto, com a Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil — Cobrasil — o Aviso n. 1.110, de 8 de Abril, autorizou o pagamento, pelas rendas do porto, da indemnização de 957:032$400, á referida Companhia.

O decreto n. 196, de 21 de Junho approvou o novo orçamento para as obras complementares do Porto, no total de 31.813:256$500.

Em virtude do termo de revisão dos contractos celebrados com o Estado de Pernambuco, para a execução das obras e serviços de melhoramentos do Porto de Recife, e para a exploração e trafego do mesmo porto, foi aberta pelo referido Estado, uma concurrencia publica para a execução de um grupo de obras, de caracter mais urgente, dentro do projecto geral de ampliação do Porto, approvado pelo Governo Federal.

O edital para essa concurrencia foi publicado no "Diario do Estado", orgão official do Estado de Pernambuco, e versou sobre as seguintes obras:

a) **Dragagem** — O volume minimo a dragar garantido pelo Estado será de 4.130.000 m3, volume esse que deverá ser obtido nas zonas delimitadas nas plantas batimetridas, officialmente authenticadas e rubricadas pela Contractante, as quaes farão parte integrante do contracto, devendo a dragagem ser effectuada de modo que fiquem francamente obtidas as seguintes profundidades abaixo do zero hydrographico:

1) De — 4m,00, no canal de accesso ás officinas do Pina, partindo de uma largura de 300 metros e terminando com uma largura de 150 metros numa extensão de 2.100 metros com o aproveitamento das areias para terraplanagem atraz do dique do Nogueira (volume minimo de 650.000 m3) — com recalque a distancia maxima de 800 metros.

2) De — 2m,00 na Corôa dos Passarinhos, numa extensão média de 1.400 metros e numa largura média de 750 metros com o aproveitamento das areias para terraplanagem atraz do dique do Nogueira assim como, para o terraplano que será creado por detraz do futuro caes de saneamento fronteiro a linha Sul da Great Western em Cinco Pontas (volume minimo: 1.850.000 m3) com recalque a distancia maxima de 800 metros.

3) De — 2m,50, ao longo da faixa do futuro caes de 2m,50 da Doca de Santa Rita e de — 4m,00 no interior da referida Doca (volume minimo: 130.000 m3) — e lançado em alto mar ou recalcado a distancia maxima de 800 metros.

4) Dragagem de conservação nas quotas de — 8m,00 e — 10m,00 na bacia de evoluções de um volume minimo de 1.000.000 m3, para lançamento de 5 milhas distantes dos cabeços dos molhes.

5) Dragagem de conservação nas quotas — 8m,00 e — 10m,00 na bacia de evoluções de um volume minimo de 500.000 m3, com aproveitamento para recalque até a distancia maxima de 800 metros.
Paragrapho unico. — Para um recalque a distancia superior de 800 metros, vigorará a bonificação constante dos preços de unidade de obras, do annexo numero 1.

b) **Obras** — 6) Construcção de uma muralha de concreto sobre os recifes emergentes, numa extensão approximada de 1.550 metros.

7) e 8) Enrocamento com pedras de segunda e primeira categoria, para limitar a area a ser aterrada por detraz do dique do Nogueira numa extensão de cerca de duzentos e cincoente metros, sendo 4.000 toneladas de segunda categoria e 3.600 toneladas de primeira categoria.

9) Construcção de um caes de saneamento a — 1m,30, e quota de coroamento a — 3m,50 com estacas, pranchas metallicas, perfil numero 1ª, "Larsen" ou "Hoesch", numa extensão total de 1.250 metros.

10) Construcção de dois armazens para assucar na esplanada de Santa Rita.

Armazem n. 1, com uma area total de 3.720 m2.

11) Armazem numero dois, duplo, com uma area total de 7.587 m2.

12) e 13) Construcção de linhas ferreas sobre base de macadam para o serviço do porto numa extensão de 2.000 metros, inclusive 20 desvios.

14), 15 e 16) Calçamento a parallelepipedos, sobre macadam, comprimindo mechanicamente, rejuntado a argamassa de cimento, inclusive 1.000 metros de meios fios de 0m,15 de largura em Santa Rita, e de 1.000 metros de 0m,20 de largura no Recife, numa area approximada de 30.000 m2. — os fios de 0m,15 e 0m,20 assentes, inclusive rejuntamento.

17) Construcção do caes de — 2m,50 em Santa Rita, numa extensão de 205 metros, com o aproveitamento dos blocos de concrreto e cantaria já existentes no Pina e em Comportas, accrescida da dragagem da cava com um volume de cerca de 7.560.000 m3.

18) Dragagem de um volume extra acima da cava do caes de — 2m,50 em Santa Rita de cerca de 24.863m.3

19) Construcção de 3 pavilhões sanitarios com uma area de 20m,2 cada um.

20) Construcção de galerias para aguas pluviaes na esplanada de Santa Rita, sendo:

Galerias de concreto armado de 0m,60 — 1.070 metros.

21) Galerias de concreto armado de 0m,30 — 500 metros.

22) Manilhas de barro de 0m,20 — 450 metros.

23) Caixas de ralo com suas boccas de lobo — 68 caixas.

24) Poços de inspecção typo A — 14 poços.

25) Poços de inspecção typo B — 7 poços.

26) Canalizações electricas ao longo dos armazens na esplanada de Santa Rita, e para as officinas das Docas no Recife, numa extensão approximada de 1.000 metros.

27) Installação de luz electrica nos mesmos armazens.

28) Canalização dagua potavel em tubo de ferro fundido de 4 pollegadas de diametro interno, ao longo do caes de — 8m,00 em Santa Rita e ligação desta com a rede da cidade numa extensão de 520 metros inclusive 14 registros de 2 pollegadas.

29) Canalização dagua em tubo de ferro galvanizado de 2 pollegadas de diametro, para distribuição ao longo dos armazens de assucar e para as officinas das Docas do Recife, numa extensão de cerca de 1.000 metros.

30) Construcção de tres casas de guarda com uma area coberta de 28m,80 m2. cada uma.

31) Canalização electrica para os guindastes do longo do caes de 8m,00 em Santa Rita, numa extensão de 300 metros inclusive caixas de tomada espaçada de 25 metros.

32) Galerias em tunnel de concreto armado, rigorosamente estanques, para a passagem subterranea das esteiras, inclusive oito poços de inspecção de cerca de 9 m2 providos de tampões de 0m,50 de diametro para descarga de assucar e escadas para inspeções numa extensão de cerca de 170 metros.

c) **Apparelhamento:**

33) 1 guindaste electrico de portico inteiro, bitola de 4m,50 e de 1 1/2 toneladas de capacidade.

34) 1 guindaste electrico de portico inteiro, bitola de 4m,50 e de 3 toneladas de capacidade.

35) 2 pontes rolantes de 1 1/2 toneladas de capacidade para o serviço interno do armazem 12, em Santa Rita, bitola de 8m,65.

36) Apparelhamento mechanico para o transporte, embarque e desembarque de assucar em saccos — esteiras subterraneas (cerca de 170 metros) elevadas.

37) 6 empilhadores de saccos, até a altura maxima de 6m,50 e com motor proprio

38) 6 transportadores portateis de 3 secções cada.

39) 1 descarregador do portico metallico para bitola de 8m,00 com todo o apparelhamento proprio.

40) 1 carregador para saccos, typo empregado no porto de Santos, para o embarque de bananas em cachos.

Compareceram a essa concurrencia, que se realizou em Recife, nos termos do edital citado em 31/1/34, as duas unicas firmas, nacionaes especializadas no assumpto, que dispõem de apparelhamento proprio de dragagem:

a "Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas" (Civilhydro); e a "Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil" (Cobrasil).

Julgadas as propostas apresentadas por essas firmas, foi acceita a da "Cobrasil", que assignou o contracto correspondente em 9 de Abril. Esse contracto foi submettido á apreciação do Governo Federal, sendo approvado pelo Decreto Federal n. 196, de 21 de Junho.

Dando cumprimento a esse contracto, a Companhia Cobrasil, dentro dos prazos estabelecidos no mesmo, deu inicio ás obras que vão tendo o necessario desenvolvimento

Pelos serviços preparatorios é de prever que a contractante dará incremento sufficiente a todos os trabalhos, de modo a concluil-os dentro dos prazos estipulados.

Para o financiamento dessas obras, o Estado fez uma emissão de titulos ao portador, no valor nominal de 100$000, vencendo o juro de 5 % pagos semestralmente, e sujeitos a premios tambem semestraes, na importancia total de 750 :000$000.

Esses titulos foram entregues á Caixa Economica Federal do Rio de Janeiro, que se encarregou do seu lançamento no mercado, mediante condições estabelecidas em contracto, que, em conjuncto, foi assignado pela referida Caixa Economica, o Estado de Pernambuco e a Companhia "Cobrasil".

Installações do porto — Existem no porto de Recife os seguintes depositos especiaes, particulares:

Para trigo: Moinho Recife, com capacidade para 9.400 toneladas; dois depositos da The Caloric Co. sendo, um para 1.200 toneladas e outro para 9.800 toneladas; um dito da Standard Oil Co., com capacidade para 6.000 m3; um da Anglo Mexican, com 480 toneladas de capacidade.

A installação do Moinho Recife. para descarga do trigo em grão, hoje propriedade da União, tem a capacidade horaria de 100 toneladas.

A capacidade das bombas installadas para descarga de oleo combustivel, pelas respectivas companhias é a seguinte:

Anglo Mexican: 200 m3 por hora;

The Caloric Co.: uma bomba, 150 toneladas por hora, outra 50 toneladas por hora;

Standard Oil Co.: Não tem bomba de descarga, sendo seus depositos cheios pelas bombas dos navios tanques.

Na faixa do caes operam 41 guindastes electricos de 1,5 toneladas; 7, de 5 toneladas; 1, de 8 toneladas; 1, de 20 toneladas; 1 guindaste a vapor de 8 toneladas; 3 ditos, de 4 toneladas; 1, de 2,5 toneladas. Para o serviço interno dos armazens, existem 4 guindastes electricos e 48 talhas rolantes com motores electricos.

Renda do porto — A renda do porto de Recife, proveniente das taxas tarifarias, foi de 5.443:580$800, contra 4.279:759$900, em 1933, e 4.884:781$100, em 1934.

Até 31 de Dezembro do anno relatado, e a partir de 1921, isto é, num periodo de cerca de 14 annos, a importancia bruta proveniente da exploração do caes, arrecadada pelo Governo do Estado, foi de 71.244:261$968.

Taxa addicional — A taxa addicional de 10 %, papel, cobrada durante o anno, produziu o total de 4.486:106$400.

Creada em substituição da taxa de 2 %, ouro, até então cobrada sobre as mercadorias importadas do estrangeiro, essa taxa, arrecadada em ouro até 1933 e em papel de 1934 em deante, produziu, de 1921 a 1935, o total, ouro, de 9.216:084$176, ou 54.578:534$493, papel.

Toda essa importancia já foi entregue ao Estado de Pernambuco, de accordo com o seu contracto.

Obras — Não foi iniciada a construcção de trecho algum de caes, nem tiveram andamento os trabalhos da montagem da ponte de carvão e canalização electricas. Tambem permaneceram paralysadas os da conclusão do armazem XII. Foi, entretanto, iniciada a construcção do armazem de bagagem, aproveitando-se para esse fim o galpão coberto existente entre os armazens II e III, tudo de accordo com o projecto approvado.

Foi feito o calçamento, a parallelepipedos, sobre macadam comprimido, na Avenida do porto, entre os armazens internos e o local destinado á construcção dos armazens externos, e bem assim na rua transversal de accesso ás novas officinas para o trafego ferroviario do caes, tudo no total de 21.657 m2.

Além desse calçamento, foi ainda executado o da Avenida Alfredo Lisbôa, parallelepipedos sobre areia, num total de 508 m2.

Na execução de taes serviços, estão comprehendidos meios-fios, postes de concreto armado, para illuminação e montagem da rede telephonica, e boccas de lobo.

Está sendo construido um edificio destinado ás officinas para o trafego ferroviario do porto, já estando montada a cobertura metallica, assentado o telhado de telhas planas com as calhas respectivas e conductores de aguas pluviaes, effectuados o emboço e reboco, interna e externamente, assentados os mezzaninosk feito o passeio externo, tudo de accordo com o projecto.

No dia 10 de Dezembro, tiveram inicio os trabalhos de construcção da muralha de enrocamento, no Pina, para arrimo do aterro a ser ahi feito. Esse serviço fez parte dos que foram contractados com a Companhia Cobrasil, pelo Governo do Estado.

Pelo concessionario, foram feitos reparos no material fluctuante, nas linhas ferreas nos armazens, nos galpões, no edificio da Administração, nas galerias de aguas pluviaes, e outros necessarios á conservação das obras e installações existentes. Acham-se, entretanto em mau estado de conservação as betoneiras, transportadores de blocos, guindastes, locomotivas e carros, no Pina.

Dragagem — Para a conservação dos fundos, o Governo do Estado fez a dragagem necessaria, no periodo comprehendido entre Janeiro e Julho. O volume dragado attingiu a 374.995 m3, de areia e lôdo, que foram lançados em alto mar, sendo os serviços feitos pela draga Barão de Mauá e areeiros Alfa e Borja Castro.

Essa dragagem foi executada na bacia principal, limitada pelos caes de 10 e 8 metros, tendo sido registrado um tempo effectivo de trabalho, de 659h20, correspondendo a rendimento medio horario de 484 metros cubicos. Apesar de insufficiente em face do assoriamente medio annual, a dragagem de conservação foi suspensa em Julho, para reparos na draga.

No contracto firmado com a Companhia Cobrasil, está prevista a dragagem de 1.500.000 m3, para conservação dos fundos de 8 e 10 metros, sendo de esperar que, uma vez effectuado tal serviço, consiga o Estado manter os ancoradouros em melhor profundidade.

A Fiscalização do Porto foi autorizada a vender em hasta publica, 50 toneladas de ferro velho, na base de trinta réis o kilo.

Ao Governo do Estado, de accordo com o paracer deste Departamento, foi permittido vender o apparelhamento transbordador de carvão, devendo a importancia apurada ser applicada em obras enquadradas no plano geral de ampliação do porto.

Attendendo ao seu pedido, foi o concessionario autorizado a dar baixa na carga que lhe foi feita, dos cascos de batelões velhos, encalhados na Corôa dos Passarinhos.

Planta hydrographica — O exame da planta levantada demonstra que não são satisfactorias as condições actuaes do ancoradouro de 10m,00 e de parte do de 8m,00 abaixo do zero hydrographico do porto, por insufficiencia de dragagem de conservação, feita pelo Estado, sempre inferior, anno por anno ao assoriamento normal, o que deu logar a ser constatado um deposito de mais de 1 1/2 milhões de metros cubicos o que agora vae ser corrigido com a execução do novo contracto.

A dragagem feita durante o anno não modificou a situação verificada em 1934.

Marés — Verificou-se em 14 de Setembro, com a altura de 2m,90, a maior preamar do anno. A menor, com 0m,11, foi apreciada em 18 de Julho.

As previsões indicaram 2m,70 para preamar, e 0m,15, para a baixamar.

Vagas — Não ha vagas a registrar no ancoradouro, em virtude das condições de abrigo do porto.

Temperatura — Maxima, 32°,3, em Março; minima, 19°,8, em Junho.

Pressão atmospherica — Foi de 764,54, em Setembro a pressão maxima do anno; e de 755,67, em Março, a minima.

Tensão do vapor — Maxima, 23mm,29, em Março; minima, 16mm,21, em Agosto.

Humidade relativa — Maxima, 95,5 %, em Junho, minima, 61,9 %, em Agosto.

Nebulosidade — Maxima, 1,00, nos mezes de Abril, Maio e Junho; minima, 0,12, em Março.

Chuvas — Total do anno 1.491mm,4, em 188 dias. Maxima, 97mm,5, em 24 horas; minima, 0,1, em 24 horas.

Dias chuvosos, no anno	188
" encobertos no anno	198
" claros no anno	167
" de trovoadas no anno	8

Evaporação ao sol — Maxima do anno, 12mm,4, em Setembro; minima, 0mm,4, em Junho.

Evaporação á sombra — A maxima do anno foi registrada em Setembro, com 6mm,6; a minima, em Junho, com 0mm,4.

Ventos — Rumo dominante: SE, com 2.364 horas. A maxima velocidade foi de 45 kilometros em uma hora, no rumo ESE, e a minima, de 1 kilometro por hora, em rumos diversos.

Terrenos de marinha — Foram informados 16 pedidos de aforamento de terrenos de marinha, em Recife, Lagôa do Norte e Maceió.

Condições de navegabilidade — Nas condições de assoriamento em que se acha o ancoradouro não póde ser frequentado, em baixamar de sizygia equinoxial, senão por navios de calado maximo de 26 pés de 305 m/m. O canal S. de accesso ao porto permitte, no mesmo estado de maré, calado maximo de 28 pés.

PORTO DE MACEIÓ

(Enseada de Jaraguá)

A construcção do porto de Maceió vem sendo, ha muitos annos, objecto de cogitação por parte dos poderes publicos.

Designado pelo Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Junior, Ministro da Agricultura e Obras Publicas, o engenheiro Andréas Cernadak, em 1874, procedia ao exame e estudos necessarios á escolha do local e do typo de obra que convinha ao porto de Maceió, apresentando, a 29 de Maio de 1875, ao Governo do Imperio, um relatorio e projecto para a construcção do porto.

Circunstancias várias foram retardando a execução dessa obra, até que o decreto n. 23.459, de 16 de Novembro de 1933, do Governo Provisorio, concedeu ao Estado de Alagôas autorização para realisar as obras de construcção do porto.

A 30 de Novembro de 1933, na Secretaria de Estado de Viação e Obras Publicas, foi assignado o termo de contracto entre o Governo Federal e o Estado de Alagôas, em cumprimento desse decreto. A 6 de Julho do anno seguinte, o decreto n. 24.594, approvava os orçamentos dos projectos do porto de Maceió na enseada de Pajussára e Jaraguá.

E a 9 de Julho seguinte, o Sr. Interventor Federal de Alagôas abria a concorrencia publica para a execução das obras do porto na enseada de Jaraguá ou Pajussára.

A concorrencia foi encerrada em 9 de Outubro de 1934, e a Commissão Julgadora da mesma, nomeada pelo Governo do Estado, composta dos engenheiros Frederico Cesar Burlamaqui, Lucas Bicalho, Augusto de Brito Belfort Roxo, Mauricio Joppert da Silva e J. D. Belford Vieira, em minucioso estudo, deu parecer sobre as propostas das tres firmas concorrentes, chegando ás seguintes conclisões:

"Dessa fórma, conclue a Commissão nos termos do edital, classificando o consorcio "Cobrasil" — "Civis Hydraulicas", como unica para Pajussára e em primeiro logar para Jaraguá, com differença de 303:397$000 a menos da proposta da "Geobra", classificada em segundo logar.

Para Pajussára a Commissão prefere a variante da "Cobrasil", cujo orçamento é de 12.770:015$000, e, para Jaraguá, o projecto official da mesma firma, na importancia de 18.385:215$000, para pagamento parcellados de accórdo com as medições.

Caso convenha aos interesses do Estado fazer as obras para pagamento a prazo, e só depois da obra executada e recebida, ficarão classificados em 1° logar, para Pajussára, o Consorcio "Cobrasil-Civilhydro" com o total approximado de 13.770:000$000, e em 1° logar para Jaraguá, a "Geobra", para o projecto official na importancia de Rs. 18.688:000$000, porque ao orçamento anterior do consorcio "Cobrasil-Civilhydro" para este porto, deverão ser accrescidos os juros, de conformidade com as condições da proposta, que se torna superior de cerca de 1.300 contos.

A Commissão observa ainda que o Governo, approvando os projectos de Jaraguá e Pajussára, com orçamentos de 18.115:804$000 e de 14.142:800$000, reconheceu que elles são equivalentes, com um excesso de 3.973:004$000 do primeiro sobre o segundo. Entretanto, nos dois projectos classificados pela Commissão, para um e outro porto, a differença attinge a 5.615:200$000.

A 31 de Janeiro de 1935, o Sr. Interventor Federal do Estado de Alagôas, em despacho fundamentado resolve afastar a hypothese das obras na enseada de Pajussára, e contractar a construcção do porto em Jaraguá, com a Companhia Geral de Obras e Construcções, Sociedade Anonyma "Geobra", tudo de accórdo com as condições e preços do edital e as clausulas da proposta expressamente indicadas".

A 11 de Fevereiro de 1935, foi assignado o contracto para a construcção das obras do porto de Maceió na enseada de Jaraguá, com a Companhia Geral de Obras e Construcções S. A. "Geobra", representando o Estado o Dr. Osman Loureiro de Farias e a "Geobra" o engenheiro Edgard Raja Gabaglia, seu Director-Presidente.

O decreto n. 547, de 27 de Dezembro de 1935, abrio ao Ministerio da Fazenda o credito especial de 18.469:200$000, para attender a restituição, ao Governo do Estado de Alagôas, da taxa de 2 %, ouro, arrecadada pela Alfandega de Maceió, no periodo de 1910 a 1933, para ser applicado na execução das referidas obras e que são as seguintes:

a) Dragagem á cóta de 8m,0, volume estimado em 360.000 metros cubicos;

b) Construcção de um molhe, acostavel na parte interno, para vapores com 8m,00 de calado em aguas minimas, tendo 400 metros de comprimento, vinte metros de largura e oito metros de profundidade em aguas minimas;

c) Blocos monoliticos artificiaes, de 5t, de peso por metro corrente, collocado na cóta — 4 m 00 encimando o quebra-mar do lado externo, na distancia de 400 metros;

d) Construcção, sobre o molhe acostavel, de um abrigo, em concreto armado, para passageiros, com 560 m 2 de area coberta;

e) Construcção do cabeço do molhe destinado a um pharolete;

f) Construcção de um trecho do molhe de accesso do litoral do caes acostavel com 120 metros de comprimento e 14 de largura.

g) Construcção sobre os recifes imergentes de um segundo trecho de molhes entre o molhe referido e o litoral, com 296 metros de comprimento.

h) Construcção de um terceiro trecho de molhe, com 320 metros de comprimento;

i) Construcção de um quarto trecho de molhe, com 286 metros de comprimento;

j) Construcção de um viaducto de concreto armado, com 14 metros de largura e 100 de comprimento;

k) Caes de saneamento, com 938 metros de extensão;

l) 400 metros de linhas ferreas, com bitola de 4 m para guindastes;

m) Linhas ferreas e desvios para caes acostavel e de ligação das installações portuarias com as da Great Western, com bitola de 1 metro e uma extensão de 4.412 metros;

n) Installação de luz e força, no caes e na zona portuaria;

o) Installações de agua potavel, aguas pluviaes e esgotos nos armazens e na zona portuaria;

p) Execução de 100.000 m3 de aterro, para a formação de terrapleno na ponta da Capitania;

q) Construcção de dois armazens de 80 metros por 20 cada um;

r) Calçamento do molhe de accesso ao molhe acostavel, feito com macadam, e bem assim execução de passeios cimentados;

s) 37.000 m2 de calçamento de parallelepipedos sobre base de macadam inclusive passeios e meios fios;

t) Construcção de 1.900 metros de gradil de ferro para fechamento do recinto do cáes e com balaustrada do molhe de accesso, este ultimo com 1 metro de altura.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DA BAHIA (ESTADO DE SERGIPE)

PORTO DE ARACAJÚ E CANAL DE SANTA MARIA

Pelo decreto n. 23.460, de 16 de Novembro de 1933, foi concedida ao Estado de Sergipe autorização para construcção, uso e goso das obras de melhoramento do porto de Aracajú, durante o prazo de 60 annos, tendo, em data de 23 de Dezembro do citado anno, sido lavrado o termo de contracto celebrado entre o Governo Federal e o mesmo Estado.

Pelo alludido decreto, ficou autorizada a entrega da importancia correspondente ao producto da taxa de 2 %, ouro, arrecadada pela Alfandega de Aracajú, a partir de 1913, importancia que, até ao fim do anno de 1934, produziu o total de 1.842 :122$876, em papel.

Tendo a Companhia Nacional de Navegação Costeira reclamado contra as condições em que se encontra o canal da barra de Aracajú, allegando que dois de seus navios haviam arrastado na mesma, em maré de sizzygia, calando 12 pés e 3 polegadas, verificou-se a impossibilidade de se ter dado a occorrencia, em face da ultima planta hydrographica levantada.

Foi entregue, pelo respectivo engenheiro Chefe, Eng. de 2ª classe, Procopio de Mello Carvalho, o relatorio da Commissão de Estudos do Porto de Aracajú e Canal do Rio Fundo, procedidos de Outubro de 1934 a 31 de Janeiro de 1935. Esse relatorio, acompanhado de 11 plantas, foi estudado por este Departamento, que concluiu pela necessidade de serem feitas varias modificações nas clausulas do contracto assignado com o Governo do Estado de Sergipe.

Relativamente ás obras a serem executadas, este Departamento opinou pela desnecessidade de ser desde já construido o caes do porto de Aracajú, porquanto o respectivo movimento não daria margem a uma operação de credito para as obras. Poder-se-á proceder ahi, como se fez em Ilhéus, isto é, construir desde logo um trapiche, com as obras terrestres complementares, que a exploração commercial exigisse.

Almoxarifado — O material existente no Almoxarifado da Fiscalização, está avaliado em 48 :087$273.

CANAL DE SANTA MARIA

Tendo sido ultimados em principios do anno as obras de abertura do canal de Santa Maria, verificou-se que a manutenção da profundidade, a que se havia dragado o mesmo canal, exigia o revestimento de suas margens.

Considerado tal serviço complementar como indispensavel, foi prevista, para a execução do mesmo no exercicio de 1936 uma verba de 450 contos que deve representar cerca da terça parte do que será preciso para executar o trabalho, em toda a extensão do mesmo canal, cujo comprimento alcança cerca de 6 kilometros.

COMMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DO PORTO DE BELMONTE

Deante da impossibilidade de serem as obras de proteção da cidade de Belmonte feitas directamente pela Residencia, por falta de apparelhamento necessario, ficou resolvido que seriam executadas por tarefa.

Feita a necessaria concorrencia, foi escolhida a proposta da Companhia Constructora Nacional, sendo assignado o respectivo termo de ajuste em 6 de Junho. A Commissão do Porto ficou encarregada da construcção dos groynes, cabendo aos contractantes á da cortina, com estacas pranchas de concreto armado, e, sobre estas, uma viga de solidarisação.

Verificada a conveniencia de ser deslocada a linha de protecção da margem direita do rio Jequitinhonha para montante da Igreja, foi essa variante approvada por este Departamento.

A Companhia tarefeira fundiu 670 estacas pranchas de 7 metros, devendo o serviço de cravação respectiva ser atacado em Janeiro de 1936.

A Residencia de Belmonte fez, ainda, durante o anno, a construcção do cercado para o canteiro; um barracão para guarda de materiaes; observações e restauração do faxinamento feito no anno anterior, cujos resultados foram os melhores, pois, mercê dessa providencia, a cidade se mantem sem maiores prejuizos desde 1932, não se verificando erosão na margem protegida.

PORTO DE ILHÉUS

O porto de Ilhéus tem a sua construcção e exploração sob o regimen de concessão dada á Companhia Industrial de Ilhéus, pelo decreto n. 18.908, de 20 de Setembro de 1929, e termo de contracto celebrado em 24 de Outubro do mesmo anno, revisto, já de accôrdo com a nova Legislação Portuaria, pelo Decreto n. 166, de 15 de Maio de 1935, e respectivo termo de revisão de 13 de Junho de 1935, registrado pelo Tribunal de Contas, em sessão de 10 de Julho de 1935.

A nova tarifa para esse porto foi approvada pela Portaria n. 874, de 8 de Novembro de 1935, para entrar em vigor em 10 de Abril de 1936.

No novo contracto, além da obra principal, de dragagem do canal de accesso e bacia de evolução, ficou estabelecido o programma de ampliação das obras portuarias, com a execução de mais uma ponte de atracação em concreto armado e dois armazens. Essas obras deverão estar concluidas dentro do primeiro semestre de 1936.

Para a execução da dragagem, em virtude da urgencia de sua execução e de não poder a Companhia, em curto prazo, adquirir o apparelhamento necessario, o Governo, mediante accôrdo com a mesma, mandou executar o serviço com a draga "Bahia", autotransportadora, de sucção e arrasto, que acabou de adquirir para os seus serviços, nos diversos portos da costa brasileira.

Nesse accordo, ficou estabelecido que, alem do aluguel mensal de 21 :651$000 pela draga, pagaria a Companhia Industrial de Ilhéus todas as despesas de pessoal, matarial conservação, reparos do apparelho e seguro.

Iniciada a dragagem em fins de Novembro com optimo resultado com a nova draga adquirida, o serviço deverá estar concluido em fins do 1º trimestre de 1936, restabelecendo assim a navegação franca nesse porto, para navios de calado maximo de 5 metros em maré minima.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DA BAHIA

PORTO DA BAHIA

O porto da Bahia continua entregue á Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, de conformidade com o decreto n. 14.417, de 16 de Outubro de 1920, e do termo assignado em 3 de Novembro do mesmo anno.

Almoxarifado:

Saldo de materiaes de 1934	291 :119$574	
Adquiridos em 1935	20 :207$750	
Total		311 :327$324
Cedido ao porto do Rio de Janeiro	73 :777$400	
Consumido durante o anno	70 :413$940	
Total		144 :191$340
Saldo que passou para 1936		167 :135$984

Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDO
Pessoal	606 :000$000	536 :324$984	69 :675$016
Material	1.282 :300$000	1.013 :633$250	268 :666$750
Totaes	1.888 :300$000	1.549 :958$234	338 :341$766

Além das importancias acima citadas, foi entregue a este Departamento, a importancia de 200 :000$000 (duzentos contos de réis), em duas quotas de 100 :000$000 cada uma, por intermedio do Banco do Brasil, importancia essa que foi empregada em obras de emergencia, constantes de reparação de estragos causados em diversos serviços em andamento pelas innundações e temporaes.

Exploração — Apesar de terem sido recebidas algumas reclamações, não só relativas á cobrança de taxas de armazenagem, como tambem quanto á execução dos serviços, a exploração commercial do porto fez-se sem maiores incidentes.

Uma das causas das reclamações foi, sem duvida, devido ao trabalho dos estivadores, que levam as suas exigencias ao ponto de não consentirem que, guindastes para 1 1/2 toneladas, façam lingadas de mais de 12 saccos, com 750 kilos reduzindo, assim, a efficiencia desses apparelhos.

Outro motivo de reclamações foi a falta de espaço para atracação, facto observado algumas vezes durante o anno. Com taes reclamações, querem os interessados forçar o augmento de extensão da linha do caes. Isso, entretanto, não se justifica, pois, examinando-se os quadros de estatistica do porto, verifica-se que a capacidade do caes em trafego não foi ainda attingida.

Augmentada, como está, de mais 272 metros a extensão do caes, o facto parece explicar-se em consequencia do accumulo de entrada de embarcações em certos dias, no porto, e no abuso praticado, por algumas agencias, que mantêm ses vapores atracados por muitos dias, á espera de engajamento de carga, em prejuizo dos que têm mais pressa em terminar as suas operações de carga e descarga.

Embora a Companhia Cessionaria tenha adquirido mais quatro guindastes, ha ainda necessidade de augmentar-lhes o numero, em beneficio da rapidez dos seus serviços

Taxas portuarias — Continuaram a ser cobradas as mesmas taxas dos annos anteriores, approvadas pelo decreto n. 18.855, de 25 de Junho de 1929. As novas taxas, que, por força do decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, deverão substituir as actuaes, não entraram em vigor até 31 de Dezembro, por não terem sido, até então, approvadas. As de armazenagem estão sendo cobradas conforme o determina o decreto n. 24.324, de 1 de Junho de 1934, o que tambem tem dado logar a reclamações, principalmente pelo prazo estabelecido para a retirada das mercadorias dos armazens do porto, julgado insufficiente, devido á demora do recebimento dos documentos necessarios ao despacho das mesmas e cumprimento de exigencias aduaneiras.

Em Junho, foi inaugurado o trecho do caes para navios de mais de 24 pés de calado. Accrescido de mais 272 metros de caes de mais de 8 metros, ficou o porto com o total de 1.480 metros de caes acostavel, sendo:

175m,00, com 2m,20 de profundidade;
728m,80 " 8m,00 " "
577m,20 " 9m,00 e 10m,00, de profundidade.

Com excepção do primeiro trecho, todo o caes permitte a atracação de grande cabotagem e longo curso. O primeiro trecho, porém, comporta apenas veleiros e outras embarcações pequenas.

Actualmente, portanto, o porto da Bahia tem capacidade para atracação da maioria dos grandes navios que frequentam o nosso paiz. Alem da extensão do caes, já mencionada, ha ainda, no local do antigo porto projectado para embarcações de grande calado, um trecho com 10m,00, de profundidade, que não foi entregue á exploração por falta de apparelhamento. Esse trecho, porem, está sendo aproveitado pela Companhia Cessionaria, para embarque e desembarque de ferro velho e de material da Estrada de Ferro Este Brasileiro e outras.

A utilização desse trecho é concedido mediante licença da Fiscalização do Porto, com resalva quanto a possiveis riscos e avarias.

Em seguida á parte destinada á atracação de grandes navios, ha tambem um trecho de 100 metros, onde se faz o desembarque de carvão.

O numero de armazens do caes actualmente, é de 10, incluidos os dois terminados recentemente. Foram todos construidos de tijolo com argamassa de cimento, com superstructura metallica e cobertura de telhas francezas. O comprimento varia entre 70 e 150 metros, todos, porém, com 20 metros de largura.

Na rua que dá para o mar, existem tres linhas ferreas, destinadas ao trafego de vagões empregados no transporte de mercadorias e uma para a movimentação dos guindastes.

Tomada de contas — O aviso n. 3.403, de 3 de Outubro approvou a ultima tomada de contas effectuada, referente ao periodo decorrido entre 1 de Julho e 26 de Novembro de 1933.

Dos documentos relativos a essa tomada de contas foram extrahidos os dados que se seguem:

Capital reconhecido até 30 de Junho de 1933	25.124:916$829
Trabalhos realizados no 2º semestre	39:719$762
Capital dos trechos em construcção	13.199:657$378
" " " " trafego	11.964:979$213
" reconhecido até 26 de Novembro de 1933	25.164:636$591
Contribuição por conta da taxa de 2 %, ouro, na tomada de contas	498:098$592
Producto dessa mesma taxa	96:204$800
Deficit no periodo dessa tomada de contas	401:893$792

Esse resultado, addiccionado ao deficit do semestre anterior (360:052$572), dá para deficit total, que fica creditado á Companhia Cessionaria, para lhe ser paga na fórma da clausula XII, do decreto n. 18.855, de 25 de Julho de 1929, a quantia de 761:946$364, réis, ouro.

Tendo a Companhia Cessionaria requerido o reconhecimento do capital empregado no quebra-mar do porto, está o assumpto sendo estudado, por não se achar fixada ainda a taxa de cambio para conversão, em papel, do capital reconhecido.

Durante o anno, foram, ainda effectuadas mais cinco tomadas de contas, sendo quatro relativas aos melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaia, e uma referente á Companhia Industrial de Ilheus.

Os resultados dessas tomadas de contas podem resumir-se nos dados seguintes:

4° trimestre de 1934:

RECEITA:

Taxa de 10 %	142 :837$486
Aluguel do Trapiche Querino	6 :000$000
Venda de materiaes das demolições	1 :661$900
Total	150 :499$386

DESPESA:

Desapropriações	103 :147$100
Folhas e medições dos trabalhos	236 :796$200
Total	339 :943$300
Saldo a favor da Companhia	189 :443$914
Saldo dos semestres anteriores	158 :259$666
Total a favor da Companhia	347 :703$580

1° trimestre de 1935:

RECEITA:

Taxa de 10 %	126 :373$509
Trapiche Querino	6 :000$000
Total	132 :373$509

DESPESA:

Desapropriações	154 :609$440
Medições de trabalhos	353 :316$700
Total	507 :926$140
Saldo a favor da Companhia	375 :552$631
Saldo do trimestre anterior	347 :703$580
Saldo total a favor da Companhia	723 :256$211

2° trimestre de 1935:

RECEITA:

Renda da taxa de 10 %	90 :722$435
Trapiche Querino	6 :000$000
Venda de materiaes de demolição	1 :229$000
Total	97 :951$435

DESPESA:

Medições dos trabalho	128 :596$300
Saldo a favor da Companhia	30 :644$865

3° trimestre de 1935:

RECEITA:

Taxa de 10 %	156 :173$009
Trapiche Querino	6 :000$000
Producto dos leilões	2 :614$200
Total	165 :287$209

DESPESA:

Desapropriações	29 :547$700
Medições dos trabalhos	172 :565$900
Total	202 :113$600
Saldo a favor da Companhia	36 :826$391

Companhia Industrial de Ilheus — Por não ter havido obras durante o anno de 1934, o capital a ser reconhecido até 31 de Dezembro desse anno é o mesmo apurado até 31 de Dezembro de 1933, isto é 3.684 :948$984.

A Commissão apurou os seguintes dados:

Receita de 1934	1.239 :270$060
Quota da caixa de aposentadoria	18 :589$050
Renda bruta de 1934	1.220 :681$010
Despesa total	768 :264$167
Renda liquida	452 :416$843
Percentagem sobre o capital	12,27 %

Renda do porto em 1935 — A renda proveniente da cobrança de taxas foi de Rs. 5 645 :263$320, contra 4.909 :098$720, no anno anterior. A taxa de 10 % addicional, papel, rendeu 2.229 :513$300 e mais 1 :751$300 de differenças de 2 %, ouro, sómente pagas em 1935.

Pelo contracto, 40 % da renda bruta são destinados a despesas de custeio e conservação das obras. Essa percentagem é, evidentemente, insufficiente para esse fim, tendo em vista a elevação do preço do material o augmento de salarios, a diminuição de horas de trabalho e as exigencias cada vez maiores do pessoal. Assim, não tendo havido augmento de renda, que compense o de despesas, vê-se a Companhia na contingencia de só realisar obras dentro de certo limite.

Obras — Tiveram bom andamento as obras em execução no porto e no interior do Estado, apesar das difficuldades havidas para algumas das que se achavam a cargo da Fiscalização do Porto, dependentes de creditos sujeitos a formalidades do Tribunal de Contas.

Tendo sido tornada obrigatoria a atracação de todos os navios que procuram o porto, tornou-se urgente a dragagem do canal e parte da bacia de evolução correspondente ao trecho de caes que fosse destinado para esse fim, de modo que a acostagem de embarcações de calado superior a 8 metros não soffresse risco algum.

Ficou deliberado que se faria a dragagem em frente aos armazens ns. 7 e 8, o que daria ao caes de 8 metros uma profundidade de 10 metros, numa extensão de 400 metros julgada sufficiente para a atracação simultanea de dois grandes vapores. Para isso, entretanto, era necessario construir uma cortina de estacas Larssen parallela e a 4m,50, de distancia do paramento externo do caes fronteiro aos citados armazens.

Iniciados os trabalhos, verificou-se a existencia de rocha no alinhamento em que deveria ser construida a cortina. Para evitar difficuldades e despesas com obras que não foram previstas no orçamento, deslocou-se o ponto inicial da cortina para 200 metros para o Norte, augmentando-se, dessa fórma, a extensão do caes em exploração.

Tornando-se desnecessaria a cravação das estacas Larssen em alguns trechos do caes a ser aprofundado, as estacas que sobraram foram empregadas no caes fronteiro ao armazem n. 7, tendo sido, posteriormente derrocada a rocha existente, de modo a tornar possivel a dragagem na cóta — 9m,00, deixando-se de fazel-o para 10m,00, afim de diminuir despesas. O trecho de caes em frente ao armazem n. 7, portanto, está tambem em condições de permittir a atracação de embarcações de grande calado.

Para levar por deante a obra acima alludida, executou a Companhia Cessionaria os seguintes serviços:

a) Fincamento de estacas de aço Larssen, numa extensão de 73 metros, ficando dessa fórma terminada a cortina necessaria ao caes, numa extensão total de 568m,80;

b) Dragagem da bacia de evolução e canal de accesso ao novo caes, para manutenção da profundidade de 10 metros em baixamar, tendo o volume dragado attingido a 158.267 m3, inclusive a rocha derrocada em frente aos armazens ns. 7 e 8;

c) Construcção dos armazens ns. 9 e 10, respectivamente com 70 e 80 metros de comprimento, por 20 de largura, cobrindo uma area de 3.000 m2, tendo sido aproveitado na construcção do Armazem n. 9, o material do Armazem de inflammaveis, que, devido á sua localisação, muito proxima da zona commercial, teve de ser demolido.

Por ordem deste Departamento foi adoptada parte do armazem n. 9, para serviço de bagagem e embarque e desembarque de passageiros dos navios transatlanticos;

d) Confecção e assentamento de 350m,85 de gradis de ferro e de 8 portaes, para completo fechamento da zona alfandegada;

e) Construcção de 391m,50 de linhas ferreas inclusive 318m,50, com bitola de 4 metros, para movimentação dos guindastes;

f) Construcção de canalisação para esgoto de aguas pluviaes do caes, com as respectivas boccas de lobo, na extensão de 259m,60, mais 250m,30 de canaletas;

g) Assentamento de 250m,30 de canalisação para agua.

A' vista do augmento da extensão do caes, teve a Cessionaria necessidade de adquirir mais 4 guindastes, do fabricante Stother & Pitt, sendo dois de 1 1/2 toneladas e dois de 3 toneladas, com raio maximo de acção de 18 metros que foi preciso adoptar-se por não ser possivel a atracação directa do caes e sim em fluctuantes. Sendo approximadamente de 60 toneladas o peso desses guindastes, foi necessario melhorar-se as condições da linha ferrea, que está assentada sobre o caes, o que se fez cravando-se estacas de madeira, de metro em metro, sob a linha e em toda a extensão do terrapleno.

As obras de reforço da linha ferrea não constavam das previstas no decreto n. 22.942, de 14 de Julho de 1933, referente ao preparo de um trecho de caes destinado á acostagem de embarcações de calado superior a 24 pés. Sua execução, porém, foi indispensavel para evitar que, em virtude de um desnivelamento brusco da linha, viessem a tombar os novos guindastes, que são de grande altura, do que resultariam, alem dos prejuisos materiaes, accidentes de trabalho, cujas consequencias não se podem prever.

MELHORAMENTOS COMPREHENDIDOS ENTRE O MERCADO DO OURO E A JEQUITAIA

Pelo decreto n. 18.855, de 25 de Julho de 1929, foram approvadas as clausulas para o termo de accordo com a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, em additamento ao seu contracto relativo á construcção e melhoramentos do mesmo porto.

Nas clausulas desse decreto, estão comprehendidos tambem os melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaia, obrigando-se a Companhia a proceder ás desapropriações necessarias e a executar as obras a que se referem os decretos ns. 9.254, de 28 de Dezembro de 1911, e 9.293, de 3 de Janeiro de 1912.

As despesas com esses melhoramentos, na importancia de 7.996:000$000, conforme o orçamento, devem correr por conta do addicional de 10 %, cobrado sobre as taxas do porto; pelo saldo de arredação da taxa de 2 %, ouro, depois de satisfeito o que dispõem as clausulas XII e XIII; e pela quota de 60 % das rendas dos trapiches, conforme o decreto n. 9.293, de 3 de Janeiro de 1912, approvados pelo decreto legislativo n. 4.116, de 31 de Agosto de 1920; ficando entendido que, no caso de haver differença entre as receitas arrecadadas e as despesas comprovadas, essa differença, para mais ou para menos, será computada no trimestre seguinte, e a cobrança da taxa addicional cessará logo que forem satisfeitos os encargos e despesas com a execução desses melhoramentos.

Estando já terminado o primeiro trecho da Avenida projectada, foram, com a actividade possivel, atacados os trabalhos do 2° e 3° trechos, principalmente do 3°, comprehendido entre o forte de Santo Alberto e a estação inicial da E. F. Este Brasileiro, situada á rua Calçada, até onde foi a mesma Avenida prolongada. Nesse trecho, foram feitas todas as desapropriações que se tornaram necessarias á construcção da Avenida, cujas obras se acham bastante adeantadas.

Para a conclusão desse segundo trecho, faltam apenas o calçamento de uma pequena parte da praça situada em frente á estação acima referida, e os passeios na curva do gazometro.

O largo em frente á igreja de São Joaquim, foi ajardinado, estando muito adiantada a arborisação da Avenida.

A reconstrucção dos predios attingidos pelo corte necessario ao alinhamento já foi feito, de modo que a parte já construida produz excellente impressão.

No trecho, comprehendido entre o Mercado do Ouro e o deposito Wilson, e que constitue o mais dispendioso da construcção, não só pelo valor locativo dos predios attingidos, como tambem pelo custo das obras que devem ser levadasa effeito, diversas desapropriações já foram feitas, tendo tambem sido demolidos alguns predios.

Para esse terceiro trecho, pediu a Companhia Cessionaria uma modificação do traçado, allegando possiveis desmoronamentos de morros proximos da Avenida. O pedido está sendo devidamente estudado por este Departamento.

Pelo decreto n. 417 de 8 de Novembro de 1935, foi approvado o orçamento das obras ainda em execução a partir do anno de 1935, no valor de 5.430:204$000.

Até Novembro os serviços executados foram os seguintes:

Aterro	1.165m3,800
" com areia	2.888m3,300
Corte em terra	4.407m3,300
Meios fios	1.593 m. l.
Canalisação para esgotos	1.028 m. l.
Caixas collectoras	36
Ventiladores	14
Calçamento	13.150 m2
Passeios	7.616 m. l.
Deslocamento da linha	480 m. l.
Muros de alvenaria	561m3,174
Arvores plantadas	216
Illuminação	274 m. l.
Combustores	15

Suppressão da clausula ouro — Tendo o decreto n. 23.501, de 27 de Novembro de 1933, abolido os pagamentos em ouro, e não estando ainda fixada a taxa de cambio para a conversão em papel, não pôde ser determinado o custo das obras executadas pela Companhia Cessionaria, por cujo contracto eram as mesmas orçadas e reconhecidas em ouro, assim como em ouro paga a respectiva garantia de juros. Para a solução desse caso, já a Cessionaria solicitou do Governo Federal a revisão do seu contracto, prevendo a conversão do seu capital ouro em réis, papel, e com a adaptação ao regimen estabelecido na nova legislação portuaria.

Obras em Santo Amaro — As obras de Santo Amaro tiveram inicio em 1934 e constavam do seguinte:

a) Um trecho de caes no rio Sergy, que atravessa a cidade;

b) Um armazem de transito;

c) Uma ponte de atracação no Conde, ponto terminal da navegação a vapor para a cidade de Santo Amaro.

Executadas pelo regimen de tarefas, confiadas aos Srs. Odebrecht & Cia., constructores especialisados em trabalhos de concreto armado, que apresentaram os melhores preços no pedido feito a diversas firmas, essas obras foram concluidas em Maio.

Estando terminado o caes, coube á citada firma construir o armazem de transito e a ponte de atracação. O armazem tem 20 metros de comprimento por 8 de largura, tendo sido feitas as respectivas fundações sobre estacas de concreto armado. As paredes são de tijolo e a cobertura de telha.

Tendo-se verificado que o aterro sobre o qual está construido esse armazem não se podia manter devido ás correntes do rio e ás marés, foi preciso fazer um muro de arrimo com 81m,50 de comprimento, afim de evitar que as obras executadas viessem a ser futuramente damnificadas.

Com esse muro, despenderam-se 19 :250$000.

O custo de todos os trabalhos executados no anno foi de 93 :780$000, que, addicionados com as despesas effectuadas em 1934, dão para valor total das obras em Santo Amaro, a quantia de 236 :080$000.

Obras em Itaparica — Existia na cidade de Itaparica um caes com 56 metros de extensão, o qual, em consequencia dos temporaes, de Maio do anno relatado, ficou em estado de ruina, tornando-se necessaria a sua reconstrucção completa. Terminada esta, iniciou-se, em prolongamento, um novo trecho de caes, com 659 metros de extensão, o qual deverá attingir a Fonte de aguas medicinaes vulgarmente denominada "Fonte da Bica".

Foram construidos até ao fim do anno, 185 metros, divididos em dois trechos, um de 90 metros, com dois de altura, 1m,40 de base e 0,80 no coroamento, e o outro de 95m,00 de comprimento, dois de altura, 1m,10 na base e 0m,80 no coroamento.

Construiu-se uma escada com 12m,00 de comprimento, por 10 de largura, para accesso ao novo Caes, tendo sido tambem executado o aterro da parte interna do mesmo caes, com o emprego de 6.477 metros cubicos de terra. Alem disso, construiu-se ainda uma galeria de aguas pluviaes, com 124m,00 de extensão.

Com o aterro, inclusive transporte do material empregado, foram despendidos Rs. 32 :388$290, e com a galeria de esgoto, 6 :664$460.,

A importancia total das obras executadas foi de 137 :852$600.

Ponte de Mar Grande, em Itaparica — No dia 12 de Setembro, teve inicio a construcção da ponte de atracação de Mar Grande, em Itaparica. As obras foram confiadas á firma Odebrecht & Cia., de accordo com o projecto approvado e suas modificações posteriores, em virtude das quaes, augmentada de 75 metros, a ponte passou a ter 224 metros de comprimento total.

Até ao fim do anno, foram construidos:

a) Um muro de caes com 25 metros correntes, para o enraizamento da ponte em terra;

b) Setenta metros de ponte de concreto armado, em substituição ao molhe de accesso em enrocamento que deveria ter a mesma extensão;

c) 139 metros correntes de ponte de concreto armado, sendo 64 metros constantes do projecto e mais 75 metros correspondentes ao accrescimo approvado;

d) 290 metros de balaustrada no trecho já construido. As obras feitas importaram em 183 :999$700.

Melhoramentos no rio São Francisco — Estes melhoramentos, que, desde o inicio estiveram a cargo da Fiscalização do Porto, foram, em Dezembro, annexados á Commissão de Estudos e Obras da Rêde Fluvial Bahiana, sob a chefia do engenheiro Franklin de Oliveira Ribeiro.

As obras visam melhorar as condições de navegabilidade do rio São Francisco, no trecho a montante de Joazeiro, comprehendido entre essa cidade e as corredeiras de Curralinhos, cuja extensão é de 20 leguas, approximadamente.

Durante o anno, foram construidos cerca de 1.600 metros de diques e espigões em varios pontos com o emprego de pedra, num volume superior a 10.000 metros cubicos.

Derrocaram-se 250 m3 de rochas existentes na canal, nas corredeiras do Currralinho.

Com os trabalhos executados, muito tem aproveitado a navegação do rio, sendo de notar que, em certos pontos onde era necessaria a descarga para a passagem dos menores vapores, hoje essa passagem é feita com relativa facilidade. No braço do Sobradinho, antes dos trabalhos, a altura dagua era de 0m,50, por occasião das estiagens, sendo hoje de 0m,90. A velocidade da corrente, que na passagem do "Portão 2 de Julho" era de 11 kilometros por hora, está hoje reduzida a 7 kilometros, sendo que a travessia das corredeiras, feita em dias antes das obras, faz-se hoje em horas. Nas corredeiras do Curralinho identicos resultados já foram observados, sendo, actualmente, a velocidade da corrente menor de 6 kilometros.

Nos trabalhos do São Francisco despenderam-se 300 :000$000, durante o anno.

Plantas e projectos — Foi feito o levantamento hydrographico da zona onde está situada a ponte de desembarque da cidade de Itaparica.

Levantamento hydrographico do Porto de São Salvador — Tambem esse levantamento foi feito pela Fiscalização, abrangendo a bacia de evolução, o canal de accesso e parte dos quebra-mares sul e interior.

A comparação com a planta do anno anterior revela que, na parte externa dos quebra-mares, os fundos se conservaram os mesmos. Na parte abrigada pelo quebra-mar interior, porém, houve alguma mutação, devida á dragagem necessaria para o aprofundamento a — 10m,00 da parte da bacia que corresponde ao trecho de caes destinado ás embarcações de grande calado.

Marés — A altura maxima da preamar observada foi de 2m,81, em Abril; e a minima baixa-mar, de 0m,26 em Julho.

Pressão atmospherica — Maxima do anno, 766m/m,7, em Agosto; minima, 753m/m,5 em Dezembro.

Temperatura — Maxima, á sombra, 33°,6, em Março; minima 20°,8, em Agosto.

Chuvas — Houve 193 dias de chuvas, sendo os mezes de Maio e Junho os masi chuvosos. A altura total, durante o anno, foi de 1.943 m/m.

Nebulosidade — Variou entre os limites de 6 e 8, sendo a media annual de 6,5,.

Ventos — O vento reinante foi o de SE, que soprou durante 1.707 horas. O dominante foi egualmente o de SE, com a dominancia de 21.478.

Terrenos de marinha — Foram informados 37 processos de aforamento de terrenos de marinha.

PORTO DE CARAVELLAS

Foi concedida prorogação, por dois mezes, por decreto n. 400, de 31 de Outubro de 1935, do prazo fixado no paragrapho unico, do artigo unico, do dedreto n. 80, de 11 de Março de 1935, e na clausula XXXI, das que o acompanharam, para a assignatura do contracto decorrente do referido decreto, pelo qual foi concedida ao requerente José Nunes da Silva ou á sociedade anonyma que constituir, autorização para realisar as obras e o apparelhamento do porto de Caravellas, bem como a exploração e o trafego desse porto.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE VICTORIA

PORTO DE VICTORIA

A concessão para a construcção e exploração do porto de Victoria foi dada ao Estado do Espirito Santo, em virtude do decreto n. 16.739, de 31 de Dezembro de 1924 sendo o respectivo contracto assignado a 5 de Junho de 1925 e registrado a 22 do mesmo mez.

Em Outubro de 1930, sobreveio a paralysação completa de todas as obras.

Acham-se concluidos a 1ª secção do caes, com 630 metros de extensão, e dois armazens e respectivos guindastes. Para inicio da exploração, falta fazer o desmonte de rochas submarinas no ancoradouro e terminar o aterro com as respectivas obras accessorias de calçamentos, illuminação, abastecimento dagua e outras de menor importancia. O Estado está incurso na pena de rescisão do contracto, de accordo com a clausula XLII, que estabelece a condição de indemnisação, ao Estado, de 80 % do capiral reconhecido.

Por officio n. 2.427, de 4 de Junho de 1935, foi communicado a este Departamento o seguinte despacho de V. Ex. "A revisão do contracto tem pleno cabimento, no sentido de se obter perfeita intelligencia, entre a União e o Estado do Espirito Santo, dirigida a dotar o porto de Victoria de um serviço regular e efficiente. Convem, para tanto, providenciar de accordo com as suggestões do Departamento Nacional de Portos e Navegação e do Sr. Chefe de Secção".

As obras foram reiniciadas a 11 de Julho ultimo. A situação desse porto porém, continua dependendo da revisão da concessão ao Estado, tendo já sido proposta por officio n. 3.178, de 15 de Julho de 1935 a minuta de novo contracto.

Inventario dos bens — Os bens sob a guarda da Fiscalização — immoveis, moveis e material fluctuante — estão avaliados em 64:885$000

Almoxarifado:

Saldo do material de 1934	11:934$243	
Adquiridos em 1935	3:083$400	15:017$643
Consumidos durante o anno	4:899$686	
Saldo que passou para 1936	10:117$957	15:017$643

Movimento das verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	99:832$000	96:007$800	3:824$200
Material	17:500$000	13:536$400	3:963$600
Totaes	117:332$000	109:544$200	7:787$800

Tomadas de contas — Não tendo sido feita tomada de contas alguma, permanece sendo de 13.598:346$776, a importancia reconhecida como empregada pelo Estado nas obras do porto até 31 de Dezembro de 1933.

Obras: Dragagem — O serviço de dragagem consistiu na retirada de 360 m3 de lódo, da extremidade do aterro ultimamente feito.

Aterro — Foi feito o aterro da 1ª secção do cáes, em uma area de 4.200m2,0.

Drenagem — Foi feito o serviço de drenagem, com a construcção de sargetas, abertura e fechamento de cavas e valetas e assentamento de manilhas.

Enrocamento de allivio — Foi feito o reforço do enrocamento com a collocação de 951m3,1 de pedra, procedente da ilha do Principe.

Guindaste — Para a installação de guindaste, foi executado o serviço de sapata, verga e assentamento da linha.

Terrenos de marinha — Foi informado apenas um processo referente a aforamento de terreno de marinha.

Derrocadeira Itacoya — Este Departamento teve de pronunciar-se no processo relativo á derrocadeira "Itacoya", cuja remoção para a Bahia foi embargada pelo Inspector da Alfandega, emquanto a Société de Construction du Port de Bahia, proprietaria do apparelho, não assignasse um termo de responsabilidade, por ter sido o mesmo apparelho importado com isenção de direitos.

Pressão atmospherica — A maxima do anno foi de 764,0, em Agosto; minima, 756,9, em Dezembro.

Temperatura — Maxima, 34° em 5 de Novembro e 29 de Dezembro; minima, 19°,8 em 20 de Agosto.

Condições de navegabilidade — O canal de accesso, assim como o ancoradouro, teem estado abandonados pelo Estado, que, apesar das reclamações deste Departamento, nenhuma providencia deu afim de melhorar a situação da navegabilidade, a que está obrigado, pela clausula C do contracto assignado com a União.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Patrimonio — Attinge a 356.458:860$800, o valor dos bens que se acham sob a guarda da Fiscalização do Porto, incluindo moveis, immoveis e metarial fluctuante.

Almoxarifado — Foi o seguinte o resultado constatado pelo balanço do Almoxarifado:

Saldo de 1934	222:265$620
Adquiridos em 1935	176:654$400
Total	398:920$020
Consumido em 1935	183:979$923
Saldo que passou para 1936	214:940$097

Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	1.778:160$000	1.699:071$400	79:088$600
Material	299:800$000	239:377$100	60:422$900
Totaes	2.077:960$000	1.938:448$500	139:511$500

Pela verba 15, sub-consignação 5, foi distribuida a importancia de 102:800$000 que foi totalmente despendida.

Exploração — O decreto n. 23.595, de 18 de Dezembro de 1933, autorisou a rescisão do contracto de arrendamento do porto do Rio de Janeiro, que estava a cargo da Companhia Brasileira de Portos, de accordo com o contracto celebrado em virtude do decreto n. 16.934, de 9 de Maio de 1923, e transferido a essa Companhia, ex-vi do decreto n. 16.306, de 31 de Dezembro do mesmo anno, e com o termo additivo de 25 de Outubro de 1926, registrado pelo Tribunal de Contas a 21 de Novembro do mesmo anno.

Por Aviso n. 2.549, de 29 de Dezembro de 1933, o Ministerio da Viação declarou ao da Fazenda que, em virtude das providencias determinadas no decreto n. 23.595, acima referido, no dia 1º de Janeiro de 1934, passariam á União os serviços de exploração do Porto que ficariam sob a direcção do mesmo Ministerio, e solicitou a designação de um funccionario da Fazenda, perito em contabilidade industrial, para assistir ao representante do Governo, responsavel pela direcção dos serviços.

Esse aviso não foi, porém, executado, em virtude da rescisão do contracto ter sido declarado pelo decreto n. 24.188, de 3 de Maio de 1934, tendo sido providenciada a immediata occupação do caes arrendado, com todas as suas dependencias, installações e apparelhamentos, destinados aos serviços do porto, ficando a Administração a cargo deste Departamento, que conservou nos seus logares o pessoal admittido pela Companhia, excluido, o de direcção superior dos serviços, conforme determinava o alludido decreto.

Para superintender a exploração do porto, foi designado, então, por acto de 7 de Maio de 1934, do Sr. Director, o engenheiro-chefe deste Departamento, F. V. de Miranda Carvalho, que assumindo a direcção do serviço, cuidou immediatamente da reparação do apperalhamento do porto que se achava em precaria situação de conservação, o mesmo fazendo quanto aos armazens, calçamento do caes, linhas ferreas, etc....

Para assegurar maior estabilidade financeira á administração e para attender aos justos anseios dos portuarios do Rio de Janeiro, foi baixado o decreto n. 24.618, de 9 de Julho de 1934, mandando constituir, com os saldos da gestão, um fundo de capital de movimento, de seiscentos contos de réis (600:000$000), e ordenado o resgate do debito de 918:324$200, que a União tinha para com a Caixa de Aposentadorias e Pensões do Pessoal do Caes do Porto do Rio de Janeiro.

Por solicitação do engenheiro Miranda Carvalho, foram designados os engenheiros deste Departamento, Clovis de Macedo Cortes e Francisco Benjamin Galloti, para auxiliares da Superintendencia, ficando o primeiro como ajudante effectivo e o segundo para ter exercicio somente durante o tempo necessario para ser effectivado o inventario do vultoso acervo do porto e que foi realisado pelos representantes da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro, da Administração e da Companhia Brasileira de Portos.

Na mesma occasião, foi organisado o orçamento para conservação e reparação das obras e installações que de accordo com os contractos, a Companhia Brasileira de Portos era obrigada a executar.

Esse orçamento, embora tendo attingido á consideravel somma de 4.991:406$680, só poude ser acceito pela Administração do Porto sob protesto, por ter sido verificado, depois de um exame mais detalhado, que, para occorrer ás despesas com os citados concertos e reparações, seria preciso elevar-se o orçamento a 6.481:357$059.

Apesar dessa divergencia, a Administração do Porto não demorou a sua acção.

Tornando-se necessaria uma lei que tornasse autonoma a Administração do Porto, com a participação da União, este Departamento pleiteou e foi votada pelo Congresso, a de n. 190, de 16 de Dezembro, do theor seguinte:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o poder Legislativo Decreta e eu sancciono a seguinte lei

Art. 1º — A exploração commercial e os melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro ficarão a cargo de uma administração autonoma, que se denominará Administração do Porto do Rio de Janeiro, e obedecerá em tudo quanto lhe fôr applicavel, os dispositivos do Decreto n. 24.599, de 6 de Julho de 1934, e, integralmente, aos Decretos ns. 24.447, de 22 de Junho de 1934 e 24.511, de 29 de Junho de 1934.

Art. 2º. — A Administração se comporá de 6 membros, sendo 2 designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, entre os engenheiros do Departamento Nacional de Portos e Navegação, dos representantes dos armadores, um representante do commercio e um da industria.

Paragrapho unico. — Os representantes das classes interessadas serão designados, pelas associações respectivas; pela forma que fôr estabelecida no regulamento da presente lei.

Art. 3º. — A' Administração do Porto do Rio de Janeiro competirá:

1º. — Arrecadar a receita do Porto produzida por taxas approvadas pelo Governo, na conformidade do Decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, e recolhel-a, diariamente ao Banco do Brasil, em conta especial. Nessa receita, não se comprehenderá o addicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, a que se refere o Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, o qual continua a ser recolhido ao Thesouro Nacional, para financiamento dos compromissos assumidos pela União com a construcção das obras já executadas no porto.

2º. — Pagar as despesas de exploração, conservação e melhoramento do porto com o producto da receita.

3º. — Adquirir, mediante concurrencia publica, em consulta epistolar, no minimo a tres firmas commerciaes especialisadas nas mercadorias de que carecer, os materiaes estrictamente necessarios á exploração, conservação e melhoramentos do Porto.

4º. — Submetter á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas os projectos de melhoramentos e obras novas cujos orçamentos excedam de Rs. 50:000$000.

5º. — Realizar mediante concurrencia publica no "Diario Official", entre firmas idoneas e especializadas, as acquisições e obras cujo o valor exceda de cincoenta contos (50:000$000).

6º. — Preencher ou supprimir as vagas que occorrerem no quadro do pessoal, approvado pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, cujos salarios e ordenados só poderão ser alterados mediante approvação do mesmo Ministerio.

7º. — Propor ao Ministro da Viação e Obras Publicas as alterações no quadro do pessoal da Administração, que forem exigidas pelo serviço.

8º. — Apresentar, mensalmente ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, o balancete da gestão do mez anterior, comprovado com os originaes dos documentos de despesa e assignado por todos os membros da Administração e submetter-se, annualmente, á tomada de contas por commissão especial organizada na forma das leis em vigór para os demais portos do paiz.

9º. — Realizar as operações de cerdito, que forem previamente approvadas pelo Governo, para custear a execução de melhoramentos de que careça o porto e que se enquadrem, rigorosamente, nas possibilidades financeiras da receita.

10º. — Propor ao Ministro da Viação e Obras Publicas as modificações na tarifa do porto, necessarias ao perfeito equilibrio financeiro da exploração e ao incremento do commercio, especialmente de mercadorias nacionaes.

Desde que as rendas do Caes do Porto, sob o regime de autonomia estabelecido pela presente lei, diminuam, tornando-se inferiores a renda minima conseguida pela Companhia particular que já explorou os respectivos serviços com proveito proprio e vantagem para a Thesouro, fica o Governo autorizado a prover, novamente o arrendamento dos alludidos serviços, mediante concurrencia publica

Art. 4º. — A Administração do Porto será dirigida por um Superintendente designado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentre os seis membros que compoem, o qual será directamente assistido por um gerente, eleito pelos membros e entre os membros da Administração.

Paragrapho unico. — As ordens de pagamento e a movimentação de fundos serão firmadas solidariamente pelo superintendente e pelo gerente.

Art. 5º. — Todos os actos administrativos e de competencia da Administração do Porto, que importem em despesas além das ordinarias e em modificar as normas seguidas na exploração do porto, serão previamente submettidos á decisão do plenario da Administração a qual se reunirá quinzenalmente e todas as vezes que fór convocada.

Art. 6º. — Além do superintendente e do gerente, os demais membros da Administração deverão se inteirar minuciosamente de todos os ctos de gestão, pelos quaes serão solidariamente responsaveis.

Art. 7º. — As Leis portuarias e aduaneiras em vigór se estenderão á Administração do Porto do Rio de Janeiro em tudo aquillo em que lhes forem applicaveis.

Art. 8º. — Constituida a Administração do Porto do Rio de Janeiro, o Departamento Nacional de Portos e Navegação transferir-lhe-ha, mediante minucioso inventario e recibo, o acervo do porto, e mediante recibo, os fundos existentes na conta da actual administração, aberta no Banco do Brasil e bem assim a responsabilidade pela ultimação dos contractos de fornecimento de materiaes ou execução de serviços que estiverem em vigór.

Art. 9º. — O poder Executivo regulará a presente Lei.

Art. 10. — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 16 de Janeiro de 1936, 115º da Independencia e 48º da Republica.

GETULIO VARGAS.

Marques dos Reis.

A referida Lei n. 190, em alguns de seus artigos foi retificada conforme se lê no "Diario Official" de 3 de Fevereiro do corrente anno:

Artigos que são publicados novamente por terem sahido com incorrecções no "Diario Official" de 25 de Janeiro findo:

Art. 3º. — A' Administração do Porto do Rio de Janeiro competirá:

1º. — Arrecadar a receita do porto produzida por taxas approvadas pelo Governo, na conformidade do Decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, e recolhel-a, diariamente ao Banco do Brasil, em conta especial. Nessa receita, não se comprehenderá o addicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, a que se refere o Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, o qual continua a ser recolhido oa Thesouro Nacional, para financiamento dos compromissos assumidos pela União com a construcção das obras já executadas no porto.

Art. 7º. — As Leis portuarias e aduaneiras em vigôr se estenderão á Administração do Porto do Rio de Janeiro, em tudo aquillo em que lhe forem applicaveis.

Por medida economica e por conveniencia do serviço a Administração transferiu o seu escriptorio para o 1º andar do armazem de Bagagem do Porto, onde se installou conveniente e definitivamente, deixando o antigo escriptorio da rua Saccadura Cabral n. 29 onde, só de aluguel de predio pagava 7:000$000 mensaes.

Com a sua nova installação despendeu a Administração 118:839$565.

Dando andamento ao seu programma de serviços, a Administração do Porto reconstruiu as plataformas dos Armazens 4, 5, 7, 8 e 10, e os pateos dos armazens 4/5 e 5/6, e do armazem de Bagagem, bem como as ruas das coxias dos armazens 1, 2, 3, 4 e 5. Os grandes estragos até então existentes nas plataformas estavam concorrendo para accidentes de trabalho, nas occasiões de grande movimento de cargas.

Com essas reconstrucções despendeu a Administração do Porto 202:052$300.

Foi feita a cobertura do pateo do armazem de bagagem, ficando assim constituido um abrigo para bagagens de emigrantes, automoveis, etc., numa area coberta de 855,602 m. Com esse serviço foi gasta a quantia de 90:323$700, exclusive a pavimentação.

Foram construidas todas as installações necessarias ao pessoal como sejam: abrigos, banheiros e sanitarias, bem como o muro de fechamento das officinas do Patrimonio da Administração, attingindo a 87:618$600 a importancia gasta com esses serviços.

Foi construido o calçamento do caes novo e feitas varias reparações em differentes trechos da area já calçada despendendo-se nesse serviço 56:657$400. Com a reparação de edificios e construcção de barracas, foram gastos 153:490$600, e com a pintura de armazens foi despendida a quantia de 64:000$000.

Foram reconstruidos 52 vagões de bitola larga, gastando-se com a reconstrucção dos mesmos 691:466$000. Além desses, foram reparados 81 vagões e 6 locomotivas, custando os reparos, respectivamente, 185:000$000 e 53:300$000. Para reparação da linha ferrea foram adquiridos 10.400 kms. de trilhos de 42 kgs. por metro corrente, 20 chaves, 10 cruzamentos e 12.000 dormentes, na importancia de 741:608$800. Existiam no caes 21 guindastes de locomoção manual. Foram elles electrificados, despendendo-se com isto réis 180:650$000.

Foram reparados fluctuantes, installação de signaes luminosos e rêde de energia, gastando-se 100:917$000. Além dos serviços mencionados foram executados outros de menor importancia, tendo sido ainda adquiridos materiaes diversos, necessarios ao serviço. O total das despesas realizadas inclusive as que foram detalhadamente relacionadas, attingiu a 3.325:536$007.

Deante do que fica exposto pode se avaliar a actividade da Administração do Porto que, em acção conjuncta com esta Directoria, não tem poupado esforços para melhorar as condições em que se achava o porto da nossa Capital.

Além dos serviços mencionados, a Administração do Porto cuidou da celebração de accordos que vinham sendo adiados, com bastante prejuizo para o bom andamento da exploração do Porto, e cogita, de accordo com essa Directoria, introduzir melhoramentos consideraveis, não só no seu apparelhamento portuario, como tambem no tocante á commodidade publica.

Entre os accordos já realizados destacam-se os seguintes:

Para embarque de minereos, a titulo precario com a firma P. H. Denizot & Cia. Ltd., assignado em 27 de Dezembro de 1934, para embarque de minereo e que vigorará até que a Administração se apparelhe para realisal-o: com o Frigorifico Nacional S. A., em 12 de Junho de 1935, em virtude do qual será construido um Frigorifico no local do armazem 9 e mudado esse armazem para outro local; o trafego mutuo com a Leopoldina Railway e com a Central do Brasil, respectivamente assignados em 25 de Setembro e 31 de Dezembro de 1935, e com os moinhos Inglez, Fluminense e da Luz, para o desembarque a granel.

Para attender ao publico facilitando-lhe informações precisas sobre entrada e saída de navios assim como sobre o movimento do porto está em andamento a installação de uma estação Radio Portuaria, no belveder do Edificio da "A Noite" cedido pela Administração desse vespertino.

Descortinam-se, desse local, o porto e os ancoradouros, de sorte que o observador terá sempre sob os olhos o que nelles se passa para transmittir, promptamente ao publico pela radio diffusão. A estação será ligada, por telephone á estação Radio Arpoador, do Telegrapho Nacional para receber e irradiar. Será tambem ligada por telephone ao porto, afim de receber informações sobre atracações de navios e outras que interessarem ao publico.

Já está em execução o embarcadouro de café situado no prolongamento do caes, entre os cabeços 1 e 9.

Dentro de pouco tempo será iniciada a dragagem do porto estando calculado em 350.000 mc. o volume a dragar.

A construcção do porto, de inflammaveis, de accordo com o programma traçado por esse Ministerio, no seu despacho de 7 de Dezembro de 1933, publicado no "Diario Official" de 26 do mesmo mez e anno, está em parte executada.

Restam pequenas obras, apenas para completar as installações previstas para a Ilha do Braço Forte e construir o porto de inflamaveis na estremidade do prolongamento do caes. De grande obras falta executar as que estão projectadas para a Ilha do Governador.

A receita arrecadada pela Administração do Porto, de taxas portuarias e outras, no periodo comprehendido entre 7 de Maio de 1934 e 31 de Dezembro de 1935 foi de Rs. 34.821:222$705, dos quaes 18.849:888$800 do anno de 1935, e 11.465:799$105 correspondente a 7 mezes de 1934.

Tendo sido de 30.306:687$905 a despesa effectuada no periodo acima (1934-1935), verifica-se o saldo de 4.514:534$800.

As grandes despesas de conservação realizadas para salvar da ruina o acervo do porto, as construcções e acquisições novas, o augmento de salarios concedido ao pessoal, a contribuição de 1,5 % sobre a renda bruta que a nova administração passou a pagar á Caixa de Pensões e Aposentadorias dos empregados do Porto, e, finalmente a grande baixa do cambio e consequente elevação do custo dos materiaes, impediram que fosse maior o saldo da exploração.

Renda do Porto de 1935 — Foi a seguinte a renda do porto:

Taxas portuarias	18.849:888$800
Propriedades, consumo dagua etc.	466:179$300
Addicional de 10 %, papel, arrecadado pela Alfandega	35.817:905$800
Total, papel	55.133:973$900

Obras — Na parte nova do caes foi feito o caçalmento de uma area de 4.000 m2, mediante concurrencia publica, adjudicada ao Sr. Armando Rodrigues Brandão pela importancia de 102:800$000.

Linhas ferreas — Em diversos lugares foram feitos 568 metros lineares de linhas ferreas.

Dragagem do Canal do Mangue — Para conservação da profundidade do Canal do Mangue, foi feita a dragagem de 12.240 mc. representando uma area de 11.800 m2

Diversos serviços:

Capinação	28.555 m2
Aterro	3.089 m3
Meios fios	1.360 m
Canalisação para aguas pluviaes	159 m

Pavilhão de passageiros — Continuou arrendado ao Touring Club do Brasil, tendo funccionado com toda regularidade.

PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PORTO DE NICTHEROY

Foi concedido ao Estado pelo decreto n. 16.962, de 24 de Junho de 1925, tendo sido o contracto celebrado em 20 de Julho do mesmo anno.O Estado, por sua vez, arrendou-o á Companhia Brasileira de Exploração de Portos, conforme contracto de 10 de Agosto de 1928, registrado no mesmo mez e anno.

Manteve-se o porto de Nictheroy na situação desanimadora em que se achava no anno proximo passado, praticamente sem renda, pelo que o Governo do Estado não apresentou proposta para nova tarifa.

PORTO DE ANGRA DOS REIS

Concessionario o Estado do Rio de Janeiro. A concessão foi dada pelo decreto numero 16.961, de 24 de Junho de 1925. Por decreto n. 18.036, de 21 de Dezembro de 1927 foi approvado o projecto das obras, sem os respectivos orçamentos. Antes, porém, já o Estado havia executado obras que differiam das que constavam do projecto approvado. Para normalizar a situação, o Governo da União autorisou, em 1930, a revisão do contracto, tendo o Departamento de Portos, depois de estudado o caso, remettido, por officio n. 2.330, de 2 de Setembro do mesmo anno de 1930, os orçamentos das obras e a minuta do novo contracto para approvação a esse Ministerio, estando aguardando a solução.

Apezar disso, o Estado continua a executar obras sem submettel-as a devida approvação. Tendo o Estado requerido a esse Ministerio a exploração commercial do porto, em caracter provisorio, foi o pedido deferido em 19 de Novembro de 1931.

Para ser regularisada a situação, é preciso que o concessionario apresente o projecto das obras que já executou, afim de que, depois de necessaria approvação, seja effectuada a medição do serviço já executado, e possa então ser feita a determinação do capital do Estado invertido em obras, para o que tomou este Departamento as necessarias providencias.

O Estado ainda não apresentou proposta de tabellas para as taxas que devem vigorar em definitivo. A renda bruta do anno de 1935 importou em 214:154$702 e o imposto addicional em 148:186$000.

PORTO DE FORNO

Está situado o porto do Forno, em Cabo Frio, tendo sido dada a concessão ao Dr. Miguel Couto Filho, por decreto n. 16.681, de 26 de Novembro de 1924.

Por decreto n. 18.943, de 11 de Outubro de 1929, foi a concessão transferida para a Companhia Porto e Melhoramentos de Cabo Frio, conforme termo assignado em 19 de Novembro e registrado pelo Tribunal de Contas em 6 de Dezembro de 1929, e approvados o projecto e orçamento de 1.146:139$600, para a construcção da 1ª secção do porto, tendo sido iniciadas as obras em 1 de Novembro de 1929. O prazo para conclusão das obras, terminou em 1 de Novembro de 1932.

Pelo Aviso n. 18, de 22 de Setembro de 1930, a concessionaria foi autorisada a iniciar, á titulo provisorio e sómente para cabotagem, a exploração commercial do porto no trecho do caes construido e que se destinava a descarga de materiaes de construcção, tendo

o serviço sido inaugurado em 15 de Novembro de 1930, mediante uma tabella de taxas tambem approvada a titulo provisorio. O movimento do porto, desde o inicio da exploração, tem se limitado a exportação do sal das salinas Perynas, não havendo importação de mercadorias de qualquer especie. A renda bruta do porto no anno proximo passado foi de 19:343$680, renda diminuta pela qual se póde concluir tratar-se apenas de uma installação para simples embarque de sal sem outro objectivo.

Aliás a concessionaraia já propoz ao Governo acabar com o porto publico, conforme se verifica pelo officio dessa Directoria n. 2.460, de 14 de Novembro de 1934, prestando informações a esse Ministerio e opinando pela rescisão amigavel do contracto.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

PORTO DE SANTOS

O porto de Santos continua a cargo da Companhia Docas de Santos, ex-vi, do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888.

Inventario de bens — Os bens confiados á guarda da Fiscalização foram avaliados em 11 :235$000.

Almoxarifado — O material de consumo existente no Almoxarifado resume-se em artigos para expediente e cujo valor attinge a importancia de 4 :316$200.

Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	189 :720$000	162 :238$000	27 :482$000
Material	5 :200$000	4 :967$000	233$000
Totaes	194 :920$000	167 :205$000	27 :715$000

Exploração do porto — Continua sendo feita com a maior regularidade, a exploração do porto de Santos, por parte da Companhia Docas de Santos, não se tendo registrado reclamação alguma por parte de seus clientes.

Tomadas de contas — Foi effectuada a tomada de contas relativa ao anno de 1934 dependente ainda de approvação, tendo sido reconhecido até 31 de Dezembro deste anno, o capital de 200.322 :052$750.

Nova tarifa do porto — De conformidade com o decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada pela portaria n. 853, de 29 de Outubro de 1935, do Sr. Ministro da Viação, a nova tarifa para o porto de Santos, a qual deverá entrar em vigor a 1º de Janeiro de 1936.

Obras — Continuaram no anno de 1935, as obras encetadas em virtude do decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928.

Edificio para os serviços do Ministerio da Agricultura. Ficou concluido em Novembro de 1935 o edificio destinado á Defesa Sanitaria e Vegetal, construido no porto de Santos.

Grades e muros de fechamento — Foram construidos 57m,50 de gradil junto a Praça Iguatemy Martins.

Aterro — Continuou-se o aterro com o volume de 17.536 m3, em frente a zona destinada a oleo cru.

Calçamento — Foram executados 1.380m2,40 de calçamento novo, sendo 440m2,00 em frente ao edificio da Defesa Vegetal e 940m2,40 na Avenida Carvalho de Mendonça.

Dragagem — A Companhia Docas de Santos executou, de accordo com o decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, a dragagem de 1.025.300 ms3 de lodo, havendo um saldo de 23.300 metros cubicos sobre 1.000.000 obrigatorio por anno, previsto no mesmo decreto.

Navegação — O serviço de navegação do Alto-Paraná e alguns affluentes, foi feito pela Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso, subvencionada pelo Governo Fe-

deral e cuja fiscalização está a cargo da Fiscalização do Porto de Santos. Essa Companhia mantem quatro linhas a saber: linha do Jupiá, linha de Guayra, linha do Rio Pardo Anhanduhy e linha Ivinheima Brilhante. As duas ultimas foram bastante prejudicadas com a falta de chuvas.

Por essa Companhia foram realizadas 85 viagens sendo 72 contractuaes e 13 extraordinarias.

Os serviços correram sempre de modo satisfactorio, não tendo havido reclamações relativamente aos mesmos.

A receita bruta da Companhia attingiu no anno de 1935 inclusive as subvenções dos Governos Federal e Estadual a 380:933$800, tendo sido de 478:592$500 a despesa total, e de 97:658$700 o deficit alcançado.

Marés registradas — Foram feitos com regularidade os serviços maregraphicos.

Temperatura — Maxima media mensal 25,7 em Março; minima media mensal 18,8 em Agosto.

Declinação magnetica — A declinação magnetica do porto é de 10 W.

Condições de navegabilidade do porto — Continuam boas as condições de navegabilidade do porto e canal de accesso menos no trecho correspomdente ao armazem n. 26 onde sossobrou o navio "Britt Marie", em 20 de Dezembro, em virtude de forte explosão nos porões de próa, ficando afastado do caes cerca de 50 metros.

PORTO DE SAO SEBASTIÃO

Este porto foi dado em concessão ao Estado, ex-vi do decreto n. 17.957, de 21 de Outubro de 1927, revalidado pelo decreto n. 23.820 de 2 de Fevereiro de 1934. Pelo decreto n. 24.729, de 13 de Junho de 1934 foram approvadas as clausulas do contracto. O respectivo projecto e orçamento para as obras foram approvados pelo decreto n. 148, de 4 de Maio de 1935.

PORTO DE CANANEA

Continua sendo concessão de Gastão de Almeida e Silva e Mario de Almeida e Silva de accórdo com o decreto n. 21.504, de 1° de Junho de 1932, cujo contracto foi celebrado a 19 de Outubro de 1933. Foram apresentados pelos concessionarios os estudos e projectos para as obras tendo sido os mesmos regeitados por falta de cumprimento do § 1° da clausula VI do contracto firmado.

Pelos concessionarios foi recolhido á Delegacia Fiscal de São Paulo a importancia de 15:000$000 correspondente a quota de fiscalização relativa ao segundo semestre de 1935.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUA'

PORTO DE PARANAGUÁ

A concessão para construcção e exploração do porto de Paranaguá dada ao Governo do Estado, foi de accordo com o Decreto n. 22.021, de 27 de Outubro de 1932, revista com a consolidação do contracto celebrado anteriormente cujo termo foi assignado a 3 de Dezembro e registrado pelo Tribunal de Contas a 19 do mesmo mez e anno. Pelo Aviso n. 576, de 18 de Fevereiro de 1935, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foi estabelecida a exploração, a titulo provisorio. A exploração definitiva do porto foi autorisada ao Estado pelo decreto n. 419, de 8 de Novembro de 1935.

Por decreto n. 418, de 8 de Novembro de 1935, foi approvado o orçamento relativo á construcção do cáes, aterro, armazens e demais obras complementares do porto de Paranaguá, na importancia total de 10.848:220$000 (dez mil oitocentos e quarenta e oito contos e duzentos e vinte mil réis) em substituição aos que foram approvados pelo decreto n. 22.412, de 27 de Janeiro de 1933.

Por portaria n. 920, de 18 de Novembro de 1935, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foram approvadas as novas tarifas a vigorar no Porto.

Inventario dos bens — De accordo com o balanço prodecido é o seguinte o resumo dos valores dos bens confiados á guarda da Fiscalização:

Immoveis	171:113$939
Moveis	38:994$700
Material expediente, consumo e permanente	12:590$640
Material fluctuante	74:324$700

Movimentos das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDOS	DESPENDIDOS	SALDOS
Pessoal	193:606$000	169:219$400	24:386$600
Material	40:560$000	39:297$000	1:263$000
Saldo total			25:649$600

Além das verbas referidas, foi distribuida para o serviço de limpeza e dragagem do Rio Iguassu a importancia de 88:000$000, de 1º de Abril a 31 de Dezembro de 1935, tendo se verificado o saldo de 15:626$900.

Renda do Porto — No exercicio de 1935, durante o periodo de exploração, a renda do porto de Paranaguá foi 292:384$900. O imposto addicional de 10 % attingiu a 451:174$100.

No porto de Antonina, o imposto addicional de 10 %, attingiu a 175:668$800.

Tomada de contas — A ultima tomada de contas do Porto de Paranaguá, ao Governo do Estado, foi realisada em Maio de 1934, referente ao 2º semestre de 1933, e de accordo com o dispositivo contractual do decreto n. 22.021, de 27 de Outubro de 1932.

Obras realisadas — No periodo de Setembro a Dezembro de 1935, foi realisada a reconstrucção do predio da Fiscalização, consistente no levantamento do piso da area total do predio, collocação de uma lage de concreto de 191m2,4 e 0m,10 de espessura, reforma geral nas esquadrias, construcção e installações sanitarias, substituição do soalho apodrecido, reforma do telhado, pintura geral. Nestas obras foi dispendida a importancia de Rs. 15:467$700.

Foi realisada, tambem, no perido referido a reforma do material fluctuante, tendo sido completamente reparada a lancha "Domingos Menezes" e uma das baleeiras da Fiscalização. Nestas obras foi dispendida a importancia de 12:874$700. Todas as obras foram realisadas, após concurrencia publica, de accordo com o Codigo de Contabilidade.

Serviço do rio Iguassu — Extincta em 31 de Março de 1935 a Commisssão de estudos do rio Iguassu, foi organisado um serviço de limpeza e dragagem do referido rio. Durante o exercicio de 1935, foi proseguido o levantamento hydrographico do rio, para estudo do seu regime, pela turma de topographia. As turmas de limpeza fizeram grande extensão de desmatação ao longo do rio, ao tempo que ia removendo os troncos cahidos sobre o mesmo. A turma de cavaqueiros iniciou a derrocagem da grande lage Baitaca, já estando bastante adeantado o serviço, que constituirá um grande melhoramento á navegabilidade do rio.

Durante o anno foi montada a draga Priestman, cedida pelo Estado, e que muito vae auxiliar o serviço, não só na dragagem como na remoção dos troncos e pedras que embaraçam a navegação.

Para o exercicio corrente esta Directoria organisou o seguinte plano de serviço:

1º — Desobstrucção do rio no trecho que mais interessa a navegação;

2º — Destruição das pedras existentes no leito do rio;

3º — Remoção dos bancos de areia.

Além do plano exposto, foram determinadas observações no sentido de ser colhida a maior somma de dados technicos como base a elaboração de um projecto para defesa das margens.

Conservação do Porto — As obras do porto, recentemente inauguradas, como aterro cáes e armazens, mantiveram-se duranteo o anno sem accidente algum, tendo recebido a conservação adequada.

Marés — O maior preamar verificado foi 2m,97, no dia 22 de Maio ás 19 horas. O menor baixamar registrou-se com 20 cms. no dia 28 de Agosto ás 8,20.

Temperatura — A média mensal verificada foi 27º,7; a menor média mensal registrada no mez de Julho foi 11º,7.

Pressão barometrica — A pressão maxima observada durante o anno foi 771,9 mm. observada no mez de Maio, e a minima foi 759,7 mm., observada em Março. A média annual foi 765,6 mm.

Evaporação — A evaporação annual total foi 833,7 mm., sendo a menor verificada no mez de Junho com 36 mm., e a maior foi observada no mez de Dezembro 92,2 mm.

Chuva — A precipitação annual foi 869 mm., sendo o mez de maior quantidade de chuva o de Outubro com 185,5 mm., e o de menor quantidade o mez de Maio com 10,9 mm.

Movimento de embarcações — Entraram durante o anno 122 navios de longo curso com a tonelagem de 306.443, e 509 de cabotagem com a tonelagem de 400.524.

Exportação — A exportação geral por cabotagem sommou 28.238.355 k. no valor official de 24.080:153$000.

A exportação estrangeira teve a cifra de 34.634.168 k. com o valor official de Rs. 24.097:180$000.

Importação — A importação por cabotagem sommou 18.193.397 k. com o valor official de 27.699:387$000.

A importação estrangeira teve o volume de 9.941.924.

FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE SANTA CATHARINA

A' Fiscalização dos Portos de Santa Catharina, com séde no porto de Florianopolis, estão subordinadas ás fiscalizações dos portos de São Francisco, Itajahy e Laguna.

Comquanto este Departamento já tenha executado estudos em todos os portos acima referidos, sómente nos de Itajahy e Laguna estão sendo, presentemente, realisadas obras de melhoramentos para a ultimação dos projectos que foram approvados.

PORTO DE FLORIANOPOLIS

Inventario dos bens — Os bens sob a guarda dessa Fiscalização estão avaliados em 545 :615$980.

Almoxarifado — O balanço do almoxarifado apresentou os seguintes numeros:

Saldo em 1934	14 :589$513
Material adquirido em 1935	34 :271$816
Total	48 :861$329
Material consumido em 1935	25 :974$400
Material que passa para 1936	22 :886$929

Movimento de verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	470 :080$000	438 :175$900	31 :904$100
Material	142 :100$000	132 :946$900	9 :153$100
Totaes	612 :180$000	571 :122$800	41 :057$200

Pela verba 15ª. sub-consignação 5 e 7, foram distribuidas respectivamente as importancias de:

SUB-CONSIGNAÇÃO	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDO
5	2.200 :000$000	2.199 :938$800	61$200
7	764 :010$000	763 :421$400	588$600
Totaes	2.964 :010$000	2.963 :360$200	649$800

Tomada de contas — Durante o anno foram adquiridos da Cia Cobrasil apparelhamentos no valor de 608 :684$200, ficando toda a machinaria em uso nos portos de Itajahy e Laguna, de posse do Governo Federal.

Exploração — O porto não tem a sua exploração industrial organisada.

Canal de accesso — No mez de Dezembro foi confeccionada uma planta hydrographica do canal de accesso da Bahia Norte, tendo-se verificado as condições do mesmo, assim como a necessidade do seu repasse por dragagem para que se possa ter fundos compativeis com a navegação que demanda o porto.

Obras — Além dos reparos de conservação do material fluctuante, foi construida uma carreira para pequenas embarcações.

Pressão atmospherica — A maxima pressão atmospherica observada foi de 781 m/m., observada no dia 25 de Janeiro; a minima foi de 745 m/m., observada nos dias 13 de Novembro, 9 e 28 de Dezembro.

Temperatura — A maxima foi de 33°,5, observada no dia 16 de Março; a minima foi de 09°,0, observada nos dias 30 de Julho e 22 de Agosto.

Chuvas — O maximo em 24 horas foi de 79 m/m., no dia 11 de Junho. O mez em que mais choveu foi o de Agosto, com 202 m/m.

Marés — A altura maxima observada foi de 2m,14, no dia 29 de Julho; a minima foi de + 0,009, em 3 de Fevereiro.

PORTO DE SAO FRANCISCO

O contracto de concessão do porto foi rescindindo, em 1934, perdendo o Governo Estadoal a concessão de que gosava.

Inventario dos bens — A Fiscalização tem sob a sua guarda, bens avaliados em 25 :999$000.

Almoxarifado::

Saldo de 1934	352$815
Material adquirido em 1935	3 :813$964
Total	4 :166$779
Material consumido em 1935	3 :459$253
Material que passa para 1936	707$526

Exploração — A exploração industrial do porto não está organisada.

Marés — A altura maxima observada foi de + 2m,60, no dia 22 de Maio; a minima, foi de + 0m,27, em 27 de Setembro.

Pressão atmospherica — A maxima pressão foi observada no dia 9 de Setembro, com 771 m/m.; a minima, foi de 754,8 m/m., no dia 28 de Dezembro.

Temperatura — A maxima foi de 32°,4, em 12 de Março e a minima, de 14°,0, em 29 de Julho.

Humidade relativa — Maxima em 11 de Fevereiro e 9 de Março, com 98 %, minima em 21 de Agosto com 55 %.

Ventos — Predominaram os de SE, NE, SW e N.

PORTO DE ITAJAHY

O melhoramento desse porto teve o seu andamento paralysado desde Outubro de 1930.

Assignado em 13 de Dezembro de 1934, o Termo de Ajuste com a Cia. de Mineração e Metallurgia Brasil "Cobrasil", para o proseguimento das obras de melhoramentos do porto, foram as mesmas reiniciadas dentro do regimen que anteriormente vigorava.

Inventario dos bens — Os bens immoveis sob a guarda da Fiscalização, estão avaliados em 61 :570$000.

Foram inventariados os bens moveis, semoventes, e materiaes existentes na Fiscalização, assim como aquelles que por força do termo de ajuste com a Companhia empreiteira das obras do porto, lhe foram entregues dentro da forma da lei.

Almoxarifado:

Saldo em 1934	1 :963$550
Material adquirido em 1935	21 :985$200
Total	23 :948$750
Material consumido em 1935	20 :986$150
Material que passa para 1936	2 :962$600

Obras — As obras em execução no porto, para o melhoramento das condições hydrographicas da barra e do canal de accesso, se resumem num dispositivo constituido por um molhe projectado de accordo com as doutrinas do hydrographo americano H. C. Ripley, e de um guia-correntes fechando a enseada do Sacco da Fazenda.

O avançamento do molhe durante o anno foi de 80m,0 e o guia-correntes foi construido numa extensão de 220m,0 da sua parte submersa.

No avançamento dessas duas obras, assim como na reconstrucção de grande parte do Molhe que havia sido destruida durante os quatro annos em que as obras estiveram paralysadas, foram empregadas 43.000 toneladas de pedra com uma despesa de 698 :376$600.

Tendo sido organisada neste Departamento uma Commissão que estudou as condições hydrographicas que actualmente predominam na barra e canal de accesso ao porto, aguardam-se os resultados dos estudos feitos, para a elaboração de obras complementares destinadas a dar maior efficiencia ao projecto em construcção.

Canal de accesso — Foram levantadas plantas hydrographicas do canal de accesso ao porto, tendo-se verificado que as profundidades, em aguas minimas não vão além de 4m,00 na secção da barra.

Diversos estudos de correntes superficiaes e em profundidades variaveis foram executados.

Foi organisada uma nova rede de triangulação assim como linhas de nivelamentos de precisão para servirem de base ás observações hydrographicas ordinarias e que são exigidas para que se possa acompanhar a evolução dos perfis transversaes e longitudinaes do canal de accesso á proporção do avançamento das obras do porto.

Pressão atmospherica — A maxima foi observada no dia 9 de Setembro, com 778,0 m/m; a minima foi de 755,0, no dia 28 de Dezembro.

Temperatura — A maxima foi de 35°,0, no dia 12 de Março; a minima foi de 6°,5, no dia 6 de Julho.

Ventos — Predominarám os de rumos NE, SW, W, S e NW.

Chuvas — O mez mais chuvoso foi o de Outubro, com 242 m/m, não tendo chovido nenhuma vez em Maio e Junho.

Marés — A altura maxima observada foi de + 2m,16, em 2 de Março; a minima foi de + 0m,27, em 25 de Maio.

PORTO DE LAGUNA

As obras deste porto, paralysadas em Outubro de 1930, foram reiniciadas em Maio de 1935, a cargo da Cia. de Mineração e Metallurgia Brasil "Cobrasil".

Inventario dos bens — O valor total dos bens pertencentes á Fiscalização monta em 1.535 :740$500. Desse total, apparelhamentos no valor de 1.459 :538$000 foram entregues á Companhia empreiteira com termo de recebimento.

Almoxarifado:

Saldo de 1934	59 :108$800
Material adquirido em 1935	15 :067$440
Total	74 :176$240
Material consumido em 1935	11 :243$940
Material que passa para 1936	62 :932$300

Obras — De Maio a Outubro, o avançamento do molhe em construcção, 165 metros, tendo sido empregadas 56.173 toneladas, com uma despesa de 892:880$032.

Canal de accesso — Tendo sido executada nova planta hydrographica apoiada em triangulação estudada especialmente para esse fim, foi verificado que as profundidades na acção da barra não vão além de 4m,00. O pontal sul, em formação, que em 1934 havia avançado 34 metros, cresceu mais 15 metros.

Dunas — Ha algum movimento das formações dunosas das proximidades da embocadura, facto este devido, principalmente á destruição da vegetação fixadora, pelo gado, Em vista disso, foi toda a zona cercada, prohibindo-se a enrtrda de gado.

Marés — A altura maxima observada foi de + 0,12, em 19 de Junho.

Ventos — Predominaram os de rumos NE, SW, W e E.

Temperatura — A maxima deu-se no dia 11 de Janeiro, alcançando 37°,9; a minima, em 13 de Agosto, com 8°,0.

Pressão atmospherica — A maxima alcançou 784,9 m/m., em 4 de Agosto; a minima 748,6 m/m., em 19 de Setembro.

Chuvas — A precipitação total foi de 1.717 m/m. O mez mais chuvoso foi o de Agosto, com 754,5 m/m. O mez em que menos choveu foi o de Janeiro, com 12,96 m/m.

FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL

O decreto n. 24.617, de 2 de Julho de 1934, approvou as clausulas do contracto de novação que foi celebrado com o Estado do Rio Grande do Sul, das concessões dos portos de Porto Alegre, Porto e Barra do Rio Grande do Sul e Pelotas, outorgadas ao referido Estado.

Esse contracto assignado em 17 de Julho de 1934, foi registrado, pelo Tribunal de Contas, em 13 de Agosto do mesmo anno.

Dessa fórma, ficaram reunidos em uma unica concessão, as que haviam sido anteriormente outorgadas ao Estado, para explorar os portos citados, pelo prazo de 60 annos, e realisar obras e serviços de conservação e balisamento, por conta do Governo Federal, no canal maritimo da barra do Rio Grande, e canaes de navegação da Lagôa dos Patos, que dão accesso aos portos de Pelotas e Porto Alegre.

Inventario dos bens — E' de 504:586$000 o valor total dos bens sob a guarda da Fiscalização.

Almoxarifado — O balanço do Almoxarifado accusa os algarismos seguintes:

Saldo de 1934	9:826$335	
Adquiridos em 1935	20:818$310	30:644$645
Consumidos em 1935		20:608$193
Saldo que passa para 1936		10:036$452

Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	402:780$000	314:121$000	88:659$000
Material	67:000$000	34:137$500	32:862$500
Totaes	469:780$000	348:258$500	121:521$500

Obras — Foi feito o calçamento a parallelepipedos e assentamento de cordões de granito para o passeio da area fronteira ao terreno da rua Marechal Andréa, lado Sul, entre a Avenida Honorio Bicalho e a rua, em projecto, a leste do Almoxarifado Municipal. A area total pavimentada abrange 451 m2, tendo sido assentados 99m1,60 de cordões de granito, importando tudo em 9:510$369.

Dragagem — O volume total dragado na Bacia do Novo Porto, foi de 367.030 m3, representando, portanto, um accrescimo de 47 % sobre o cubo total removido no anno anterior no qual foram dragados 249.600 m3.

Fixação de dunas — Para fixação de dunas da costa do oceano, foram plantadas 253.000 varas de cedro e 8.133 mudas de eucalypto e pinheiro maritimo.

Foram tambem construidos 3.834 metros de cercas, com touceiras de junco e cedro.

Molhe de leste — A extremidade deste molhe em 31 de Dezembro de de 1935, achava-se no P. K. 4.235 e sua linha ferrea no P. K. 4.230.

Pedra empregada durante o anno na conservação deste molhe.	13.493t,115
Dormentes empregados	81
Trilhos	8

Molhe de oeste:

Pedra empregada na conservação do molhe 185t,520

Os taludes e cabeço deste molhe acham-se sufficientemente reforçados, não exigindo maior emprego de pedra.

Dormentes empregados..... 26

Trilhos..... 65

Conservação das linhas ferreas:

Do Cocuruto ao Molhe de Oeste:

Na conservação desta linha foram empregados:

Dormentes..... 398

Trilhos..... 27

Da Gare do Sacco da Mangueira ao Molhe de Oeste:

Dormentes..... 651

Trilhos..... 25

Revestimento da Margem Oeste do Canal do Norte — Foram empregados neste serviço 299 caixas com pedra miuda com o peso liquido de 5.006t,640.

Tomada de contas — Pelo Aviso n. 3.404, de 3 de Outubro, foram approvadas as tomadas de contas do Porto e Barra do Rio Grande do Sul, relativas ao 1° e 2° semestres de 1932, 1° e 2° de 1933 e 1° semestre e parte do 2° de 1934, até 13 de Agosto, data em que entrou em vigor o novo contracto de concessão já referido.

As obras da Barra Canal Maritimo e porto do Rio Grande accusaram as seguintes importancias:

Obras da Barra..... 18.321:301$455

Canal Maritimo..... 1.123:397$919

Porto do Rio Grande (obras)..... 6.676:705$774

O saldo que ficou em poder do Estado, das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, em 1° de Março, foi de 55.499:609$927.

Esse saldo, bem assim as importancias posteriormente recebidas pelo Estado, do producto dessas taxas e das de 10 % addicionaes em que foram transformadas, estão sendo apurados no encontro de contas das despesas que o Estado tem feito com o aprofundamento e balisamento dos canaes interiores, por uma Commissão especial que terá os seus trabalhos terminados dentro do 1° semestre de 1936.

Não foi feita na mesma occasião a tomada de contas do Porto de Pelotas, por não estarem approvados os orçamentos e plantas respectivos. O mesmo se deu sobre a dragagem dos canaes interiores balisamento e avaliação das obras do porto de Porto Alegre, por não terem os representantes do Estado apresentado os documentos necessarios de comprovação.

Taxas portuarias — O Concessionario enviou propostas de Tarifas para os Portos de Rio Grande e Porto Alegre as quaes foram substituidas por outras organisadas por etse Departamento e submettidas á apreciação do Estado, que, sobre ellas não se manifestou ainda.

Delegacia de Trabalho Maritimo — A Fiscalização representou o Ministerio da Viação perante a Delegacia do Trabalho Maritimo. Foram elaboradas diversas convenções sobre reajustamento de soldadas e demais questões de sua alçada, sempre com a assistencia da Fiscalização do Porto.

Renda do porto — Foi de 2.697 :078$400 a receita de taxas portuarias arrecadada durante o anno, é de Rs. 4.925 :663$800, o producto da taxa de 10 % addicional, papel, cobradas nas Alfandegas de Rio Grande ,Pelotas e Porto Alegre.

Planta hydrographica — Foi levantada, em Agosto, a planta do Novo Porto.

Condições de navegabilidade — Os canaes de accesso permittem calado de 30 pés, mar calmo, até aos armazens A1 e A2.

Marés — Maxima, 1,24, em Outubro; minima 0,30, em Maio, na Barra (Pontal Sul); 1,20, em Outubro, 0,00, em Maio, no Porto Novo; 1,66, em Outubro e 0,34, em Junho, em Pelotas.

Ventos — Reinante, na Barra, NNE, no Novo Porto, SSO, em Pelotas SSO.

Temperatura — Maxima do anno 32°,50, em Dezembro; minima, 3°,50, em Julho.

Chuvas — Altura total 864,9. Dias de chuva, 43.

Pressão atmospherica — Maxima, 762,8, em Agosto, minima, 756,2, em Dezembro.

FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE CORUMBA'

PORTO DE CORUMBA'

O Porto de Corumbá foi concedido do Estado de Matto Grosso, ex-vi do decreto n. 14.106, de 22 de Março de 1920 tendo o respectivo contracto sido celebrado em 17 de Junho do mesmo anno.

Este contracto foi, entretanto, rescindido, pelo decreto n. 23.075, de 14 de Agosto de 1933.

Não tendo havido obras visto não ter sido aberta a concurrencia publica para a construcção do porto, limitaram-se os trabalhos, no correr do anno aos serviços de estatistica e navegação e ao registro das observações meteorologicas locaes e pluviometricas no Rio Paraguay.

Taxa addicional — O producto dessa taxa sobre a importancia dos direitos aduaneiros realmente devidos, arrecadados no anno findo, nos termos do decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, attingiu a 87:023$600.

Movimento de verba da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal	171:928$000	89:045$300	82:882$700
Material	36:000$000	24:070$000	11:930$000
Totaes	207:928$000	113:115$300	94:812$700

Navegação — Em 1935 entraram no porto de Corumbá 401 vapores nacionaes com 48.352 toneladas de registro, e 30 vapores extrangeiros com 17.284 toneladas de registro, perfazendo um total de 431 vapores arqueando 65.636 toneladas.

COMMISSÃO DE ESTUDOS DO PORTO DE AMARRAÇÃO E CANAL SÃO JOSÉ

O porto de Amarração está situado sobre a margem direita do rio Igarassú a 3 kilometros de sua desembocadura sobre o oceano, sendo esse rio o braço mais oriental do rio Parnahyba, no Estado de Piauhy.

O commercio do Piauhy com o exterior faz-se quasi todo pela barra de Tutoia, do Estado do Maranhão, sendo que uma parte das mercadorias desse intercambio escôa-se pela Estrada de Ferro Therezina a São Luiz, que liga as capitaes dos dois Estados, e outra, pelo rio Igarassú e Parnahyba.

A construcção, pois, do porto de Amarração é a unica solução que satisfaz aos interesses do commercio de Piauhy, tendo em vista a grande reducção das despesas de transporte que traz e a libertação de outras que actualmente o oneram e são evitaveis.

Accresce que a estrada de ferro de penetração do Piauhy, passando pela cidade de Parnahyba, tem por ponto terminal a villa de Amarração, e com isto o desenvolvimento economico e commercial do Estado será fomentado pelas facilidades do trafego, que mutuamente ahi se realisarem por terra e por mar.

O Engenheiro Chefe da Commissão de Estudos do porto de Amarração apresentou em Junho do anno proximo passado, o relatorio dos estudos realisados de Novembro de 1934 a Abril de 1935, e uma planta dos novos levantamentos hydrographicos, na escala de 1 :5000, onde figura um ante-projecto de melhoramento da barra.

Os levantamentos terrestres foram amarrados a uma rêde de triangulação composta de sete vertices formando cinco triangulos, tendo sido medidas duas bases, uma de partida e outra de verificação.

A barra, bem como o canal de accesso, foram fartamente sondados até á isobatha — 8 metros, o que permitte fazer-se qualquer projecto de melhoramento.

A solução, porém, mais aconselhavel, por mais economica, para melhorar a navegabilidade do rio Igarassu até o Oceano, é a abertura de um canal por meio de dragagem, depois de porteger da erosão a margem concava do rio e fixar as areias movediças.

COMMISSÃO DE ESTUDOS DOS PORTOS DE MACÁU E AREIA BRANCA

Pela portaria n. 791, de 8 de Outubro de 1934, foram approvadas, as instrucções para a Commissão de Estudos dos Portos de Macáu e Areia Branca, no Estado do Rio Grande do Norte.

Essa Commissão, entretanto, sómente no principio do anno relatado deu inicio aos seus trabalhos porque foi necessario organisar instrucções novas para a Commissão, as quaes foram approvadas pela portaria n. 32, de 11 de Janeiro do mesmo anno.

Para os serviços da Commissão, foi distribuida a verba de 135:000$000, sendo 110:000$000 para pessoal titulado e diarista e 25:000$000 para material.

A Commissão teve a duração de oito mezes e executou os seguintes trabalhos:

Porto de Areia Branca — Neste porto, foi extendida uma rêde de triangulação, composta de 17 triangulos, abrangendo as margens do estuario do rio Mossoró, de modo a permittir o levantamento topo-hydrographico desde 2 kilometros a montante de Areia Branca, até a batimetrica de 6 metros.

Os serviços topographicos constituidos por caminhamentos amarrados aos vertices da triangulação, abrangeram a cidade de Areia Branca e arredores, inclusive a zona das dunas existentes. Esses levantamentos foram precedidos de nivelamentos.

Pelos methodos usuaes foram executados cerca de 7.000 sondagens.

Para as observações de maré, durante o periodo de 15 de Março a 17 de Maio, foi installado um maregrapho "Casella", que, desmontado, estava sob a guarda do encarregado das dunas do porto. A maior maré observada attingiu a 3m,41, tendo a baixa-mar anterior descido á 0m,24.

A amplitude maxima correspondente foi de 3m,17.

A menor preamar observada attingiu a 1m,90, sendo 0,m90 o baixa-mar anterior.

A amplitude minima correspondente foi de 1m,00.

Para as observações dos ventos a Commissão installou um anemographo "Fuess", pertencente á Fiscalização do Porto de Natal. O periodo para essas observações prolongou-se por 60 dias, isto é, de 12 de Março á 18 de Maio de 1935, tendo a Commissão constatado que, durante este tempo, o vento reinante e predominante foi o S, com 48 % e 35 % respectivamente.

Completando os estudos determinados pelas instrucções, foram ainda feitos os de correntes, e direcção da vaga, empregando-se para os primeiros, fluctuadores lastrados. As correntes estudadas foram em numero de 8, sendo 4 de vazante e 4 de enchente, todas em marés de sizigias podendo se considerar a primeira dellas estudada em 5 de Abril, como equinocial.

A maior velocidade observada attingiu a 1m,64 por segundo, dentro do estuario. A direcção observada para vaga foi a de ENE.

Porto de Macáu — Neste porto os trabalhos da Commissão comprehenderam: estudos da Barra da Ilha e da Barra do Rio Assú. Os da Barra da Ilha foram iniciados em 22 de Maio e terminaram em 11 de Julho. A Commissão extendeu uma rêde de triangulação composta de 12 triangulos, afim de ser estudada parte do Rio Conceição e as Gambôas, que a elle veem ter.

Foram feitos levantamentos da cidade de Macáu e da Gambôa dos Barcos, por meio de caminhamentos tendo sido tambem estudada por esse meio e em secções transversaes nivelladas a região conveniente á construcção de um canal de ligação entre o rio Assu e a Barra da Ilha. Este ultimo caminhamento constou de 12 kilometros de extensão e foi devidamente amarrado aos vertices de triangulação.

As sondagens executadas neste porto attingiram ao total de 5.300, e extenderam-se até á batimetrica de 6m,0.

Para as observações maregraphicas, foi installada uma regua. As correntes estudadas reduziram-se a 3, sendo 2 de enchente e 1 de vazante. Foram empretados fluctuadores lastrados. A velocidade observada foi de 1m,20 por segundo.

Os trabalhos relativos aos estudos da barra do rio Assú tiveram a duração de 20 dias. A Commissão extendeu uma rede de triangulação composta de 8 vertices, escolhidos de modo a permittir o estudo do rio Assú desde a "Boia do Irati", a 3 kilometros á jusante da cidade de Macáu, até á batemetrica de 6m,0, fóra da barra. Para esta triangulação, tornou-se necessaria a construcção de 3 mangrulhos.

Foram executadas 2.600 sondagens. As observações de maré foram feitas numa regua maregraphica convenientemente installada.

A Commissão estudou, na barra do rio Assú, 4 correntes, empregando para isso, fluctuadores lastrados e filame de 1m,0. A maior velocidade observada foi de 1m,54 por segundo.

No porto de Macau foram estudadas duas unicas correntes fóra da barra, sendo 1 de enchente na Barra da Ilha, e outra de vasante, na Barra do Assú.

A Commissão foi extincta em 31 de Agosto conforme determinavam as instrucções respectivas.

———

REDE FLUVIAL BAHIANA

RIO SAO FRANCISCO

BRAÇO DO SOBRADINHO

Constam os melhoramentos que estão sendo levados a effeito no Braço do Sobradinho de modificações no seu percurso, de modo a supprimir as curvas de pequeno raio que tanto difficultam a navegação, fazendo-se em seguida a dragagem de maneira a se obter profundidades sufficientes para navegação de embarcações de pequeno porte apropriadas á navegação do citado braço de rio.

Com esse objectivo, a Commissão de Estradas e Obras da Rêde Fluvial Bahiana tem executado os trabalhos necessarios para conseguir o resultado desjado.

O trecho do Braço do Sobradinho que está sendo melhorado, tem a extensão de 11 kilometros. Actualmente, no trecho citado, raramente são encontradas profundidades inferiores a 1 metro.

Com o proseguimento dos trabalhos, é possivel que todo anno de 1936 não se encontrem profundidades inferores a 1m,20 e se consiga uma velocidade média de 3.000 metros por hora, condições essas que tornarão ainda mais facil a navegação no citado trecho do rio.

As principaes obras realisadas para o melhoramento do canal constaram da construcção dos espigões de pedra arrumada assim distribuidas:

Na bocca do Braço do Sobradinho, margem esquerda do Rio São Francisco, com 20 metros de extensão e volume de 46.800 metros cubicos de pedra;

Nas proximidades da corredeira denominada "A Criminosa", foram construidos dois, sendo um na margem esquerda do rio, com 26 metros de comprimento e com um volume de pedra de 163.800 metros cubicos e o outro, na margem direita, com 56 metros de comprimento e com um volume de pedra de 535,200 metros cubicos;

No Baixio do Theodoro foi construido um com 36 metros de extensão e volume de 172,800 metros cubicos;

Nos Pacús foram construidos 3, sendo o 1° com 35 metros de extensão e volume de 179,200 metros cubicos; o 2°, com 38 metros de comprimento e 176.700 metros cubicos de volume e o 3°, com 35 metros de comprimento e um volume de 115,500 metros cubicos de pedra.

Além desses espigões, foi dragado o leito do rio em alguns pontos, attingindo a 6,750 metros cubicos o volume dragado.

Com as obras já levadas a effeito, o Braço do Sobradinho é actualmente um dos trechos do Rio São Francisco, onde mais regularmente se faz a navegação em época de estiagem.

Pela Commissão de Estudos e Obras da Rêde Fluvial Bahiana, foram ainda executadas, no anno proximo passado, as seguintes obras:

Dique: Barragem — Iniciada a construcção do dique-barragem nas ilhotas da Casa Nova em 1934, foi terminada a construcção no anno findo. Tem essa obra 220 metros de comprimento e para sua execução foram empregados 1.426,600 metros cubicos de pedra. Teve a referida obra por objectivo encaminhar as aguas por um só canal, de maneira a se conseguir uma velocidade capaz de arrastar as areias que ficam em deposita na época de baixas aguas, defronte do Porto de Casa Nova.

Barragem do Braço Sacco das Araras no Encaibro — A construcção dessa barragem está em andamento e tem 800 metros de extensão e já foram empregadas na sua execução 6.240 metros cubicos de pedra. Essa barragem teve por fim guiar as aguas pelo braço principal do rio por onde se faz a navegação de modo a evitar o assoriamento que se verificava no perio da estiagem.

Embora ainda não esteja a obra terminada, já vão sendo notados os seus bons effeitos.

As despesas effectuadas foram de 300:000$000 assim discriminadas:

Diques e espigões	214:402$000
Derrocamento e remoção da pedra	34:234$200
Dragagem do Braço do Sobradinho	36:787$500
Construcção de uma barca com capacidade de 12m,3 de pedra	5:976$300
Reparos das embarcações da Commissão	8:600$000
	300:000$000

COMMISSÃO DE SANEAMENTO DA BAIXADA FLUMINENSE

Os trabalhos executados por esta Commissão, no anno de 1935, constaram de obras, estudos e reparos no apparelhamento de dragagem.

Obras — Os serviços executados nas Baixadas de Sepetiba, Guanabara, Araruama e Goyatacazes, obedeceram em linhas geraes, ao programma proposto pela Commissão para o saneamento da Baixada Fluminense.

Os trabalhos executados obedecendo ao programma estabelecido, consistiram na sua maior parte na limpeza e desobstrucção dos cursos dagua naturaes, inclusive vallas, só tendo sido executada uma parte de obras definitivas, referente á dragagem do rio Guandu-Mirim.

BAIXADA DE SEPETIBA

As obras nesta Baixada consistiram de limpeza, e desobstrucção de cursos dagua e dragagem no Guandu-Mirim.

A execução dos trabalhos foi dividida em tarefas, assim discriminadas:

Tarefa Guandú-Assú — A cargo do empreiteiro Silvino José Netto, constante de limpeza e desobstrucção dos rios Guandú-Assú, Sant'Anna, São Pedro e valas com 61.676 m. de extensão, na importancia de 215:169$300, e em 731m,3 de endicamentos com o custo de 2:193$000.

Tarefa Guandú-Mirim — A cargo do empreiteiro Adelmar de Mello Franco, constante de limpeza e desobstrucção de 14.126 m. de cursos dagua na importancia de Rs. 110:102$000.

Tarefa Itaguahy — A cargo do empreiteiro Sizenando F. de Souza, constante de limpeza e desobstrucção de 30.035 m. de cursos dagua na importancia de 80:520$400 e a retirada de curraes de peixe na importancia de 760$000.

Tarefa de Itaguahy — A cargo do empreiteiro Francisco da Nova Monteiro, constante da limpeza e desobstrucção de 36.413 m. de cursos dagua, na importancia de Rs. 162:682$600.

Dragagem do rio Guandú-Mirim — Com esta dragagem, que esteve a cargo do empreiteiro — Companhia de Construcções Civis e Hydraulicas — dispensou a Commissão a importancia de 247:000$000, tendo sido executado o respectivo projecto.

BAIXADA DA GUANABARA

Nesta Baixada os serviços constaram, unicamente, de desobstrucção de cursos dagua. Apenas, uma pequena dragagem foi feita no rio Aldeia, com apparelhamento fornecido pelo Estado do Rio de Janeiro. As desobstrucções dos cursos dagua foram executadas por tarefas, assim divididas:

Tarefa do Iguassú — A cargo do empreiteiro Emilio Alcaforado, constante da desobstrucção dos rios Iguassú, Caneboaba, Pilar, Capivary e Baby e vallas Calombé, Zumbe attingiu á extensão de 52.591 m., na importancia de 225:688$100, tendo custado 4:307$762, em media, o kilometro de serviço executado.

Tarefa do Magé — A cargo do empreiteiro Alfredo Ayres Fernandes, constante da limpeza da bacia hydrographica do Magé, no total de 30.382 kilometros de desobstrucção de cursos dagua, na importancia de 110:320$000, tendo sahido por 3:855$000 o preço medio do kilometro desobstruido.

Na mesma tarefa esteve comprehendida o desmonte da ponte da Fazenda da Lagoa, pela importancia de 2:668$000.

Tarefa do Macacú — A cargo da Secretaria da Producção do Estado do Rio de Janeiro, constaram da limpeza e desobstrucção da bacia hydrographica do Macacú, comprehendendo os rios Macacú, Cabuçú, Aldeia, Varzea, Iguá e Casserebú, no total de 51.050 m. de limpeza e desobstrucção de cursos dagua, na importancia de 254:372$850, tendo ficado por 4:982$818 o preço medio de kilometro desobstruido.

BAIXADA DE ARARUAMA

Os serviços executados na Baixada de Araruama consistiram na limpeza do rio Dourado e na conservação dos trabalhos effectuados, em 1934, na bacia do rio São João.

Tarefa do Rio Dourado — Esta tarefa a principio esteve a cargo do empreiteiro Adalberto Ferreira Vaz, e em seguida, em vista da cassação fa tarefa ao citado empreiteiro, sob a administração directa da Commissão.

Foram limpos o total de 11.940 metros deste rio, cabendo ao empreiteiro a importancia de 31:152$000 pela execução de 6.490 metros, tendo sido feito o restante, 5.450 metros, directamente pela Commissão, que dispendeu com este trabalho 36:901$950. O preço medio do km. de curso dagua ficou por 5:699$600.

Bacia do São João — Os serviços de conservação de cursos dagua, nesta bacia na extensão de 13.935 m. foram executados por administração directa da Commissão, que dispendeu 11:038$900, tendo custado, em media 792$170, o km. conservado.

Campo de Aviação — Foi preparado pela Commissão, proximo á barra do São João, um campo de emergencia para pouso de aviões. As despesas com este serviço importaram em 1:243$000, e no presente anno, já se espera recorrer ao referido campo, nos serviços de levantamento aero-photographicos dos rios da região.

BAIXADA DE GOYTACAZES

Os serviços executados, durante o anno de 1935, na Baixada em apreço, constaram de limpeza dos principaes cursos dagua da região, e foram divididos em duas tarefas. A primeira comprehendendo a desobstrucção dos principaes cursos dagua affluentes e sangradouros da Lagôa Feia. A segunda correspondente a limpeza da bacia hydrographica do rio Macahé.

Tarefa de Campos — A cargo da Prefeitura de Campos, como empreiteira, constando da limpeza de desobstrucção no total de 98.361 metros de extensão nos seguintes cursos dagua: rios Assú, Doce, Vallão de São Bento, na bacia do Assú; rio Ururahy, valla da Corredeira, rio Macauá e vallas Encantado e Gabriel, na bacia da Lagôa Feia; rios Fundo, Novo, Poço e Major Vermelho, Onça, Bengala e Valleta, na bacia do Furado.

As despesas com os serviços executados attingiram a somma de 549:810$000, tendo sido de 5:589$723 o preço medio do km. de curso dagua desobstruido.

Installação de bombas na barra do Furado — Afim de solucionar, em parte o problema da Barra do Furado a Commissão installou um grupo motor-bomba. A installação referida é analoga á projectada por Saturnino de Britto para a abertura das Barras do Assú, Lagamar e Grussahy, de forma que, si não der o resultado esperado no Furado, a importancia dispendida não se perderá, porque o grupo poderá ser, facilmente transportado para outro local.

Tarefa Macahé — A cargo da Municipalidade de Macahé, constante do serviço de desobstrucção dos rios Macahé, São Pedro e vallas Jurumirim e affluentes, Capota e affluentes, Joanna, Figueira, Belarmino e Sabiá, na extensão total de 37.712 ms. cuja importancia attingiu a 179:231$600; e da construcção do cáes de saneamento da cidade de Macahé, na extensão de 71,31 metros, no custo de 17:827$500.

O preço medio do km. de desobstrucção de curso dagua foi de 5:226$000.

Estudos — Os estudos effectuados pela Commissão da Baixada Fluminense, no anno passado, abrangeram quatro classes: levantamentos topographicos e hydrographicos — observações pluviometricas e hydrometricas — medições de descarga — reconhecimentos.

BAIXADA DE SEPETIBA

Nesta baixada foram feitos os levantamentos do rio Guandu-Mirim, canal do São Francisco e a locação do projecto do canal do Guandu-Mirim. Foram, tambem feitos: os levantamentos de secções transversaes no Rio Guandu-Mirim, para verificação de dragagem; transporte de cotas e collocação de RN e levantamentos expeditos de cerca de 40 kms. de vallas e rios, bem como dos canaes do Guandu e Itá.

Foram levantados por meio de levantamentos aereo-photographicos, pela Aviação Militar, os rios Macacú, na extensão de 60 kms.; Iguassú, na extensão de 11 kms.; e Baby, na extensão de 7 kms.

Installou-se dois postos pluvio-hydrometricos e um hydrometrico.

BAIXADA DE GUANABARA

Na Baixada de Guanabara foram feitos: levantamento do Rio Iguassú, na extensão de 11 kms.; levantamento do rio Capivary, na extensão de 1 kms.; levantamento do rio Cayobá na extensão de 3.200 mts. Alem destes levantamentos foram feitos, tambem, diversos nivelamentos tendo sido feito o transporte da cota da Fazenda São Bento para a nova ponte da Estrada Rio-Petropolis. Foi feito, ainda, o nivelamento ao longo do Braço Velho do rio Macacú, em uma extensão de 4 kms.

Foram installados 13 postos hydrometricos e 5 pluviometricos.

BAIXADA DE ARARUAMA

Nesta Baixada foram feitos os levantamentos dos rios São João e Dourado, na extensão de 22.550 metros.

Foram installados 5 postos hydro-pluviometricos.

BAIXADA DE GOYTACAZES

Dentre os serviços topographicos, effectuados na Baixada de Goytacazes, destacaram-se os estudos dos diques da margem direita do rio Parahyba e ao longo da margem da Lagoa Feia, desde Tocos até São Martinho, alem da triangulação feita na Barra do Furado para estudo do regime da costa.

Os levantamentos em apreço attingiram a extensão de 5.000 m. ao longo da margem da Lagoa Feia, e 5.000 m. nas costas da Barra do Furado.

Foi feita a locação directa na extensão de 33.932 mts. do dique do Rio Parahyba.

A Commissão iniciou o levantamento hydrographico dos bancos existentes na entrada dos sangradouros da Lagoa Feia, com o fim de verificar se era indicada a sua dragagem para melhorar as condições do escoamento das aguas da lagoa.

Foram installados 5 postos pluvio-hydrometricos e 4 hydrometricos e a pluviometricos.

A Commissão da Baixada, no anno passado, effectuou 19 medições de descarga, em diversos cursos dagua tendo empregado no mesmo serviço milinetes "Amsler", especialmente adquiridos para esse fim.

Nenhum serviço de limpeza de rio foi effectuado sem o prévio reconheciemnto.

REPAROS DE APPARELHAGEM DE DRAGAGEM

Em virtude do accordo assignado entre a Inspectoria de Engenharia Sanitaria e a Commissão da Baixada Fluminense, foi por esta recebido o seguinte material de dragagem: dragas Mirity e Mauá, dragas seccas ns. 7 e 8 e drag-line Itá.

Em vista do estado de conservação em que se encontrava este material, foi necessario effectuar o reparo geral do mesmo, serviço que foi contractado com a Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas pela importancia de 110:200$000.

VERBAS

Movimento de verbas da Commissão:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	800:000$000	780:132$800	19:867$200
Material.....	2.620:000$000	2.607:399$950	12:600$050
Totaes.....	3.420:000$000	3.387:532$750	32:467$250

COMMISSÃO DE ESTUDOS DO PORTO DE ITAJAHY E RIO CACHOEIRA

O porto de Itajahy e as circumstancias que aconselharam o seu estudo

O porto de Itajahy, situado na embocadura do rio do mesmo nome, Estado de Santa Catharina, é o escôadouro natural de um valle extenso e opulento onde á uberdade do sólo se alliaram condições climatologicas amenas, que muito se aproximam do regime observado em algumas regiões européas.

Essas circumstancias favoraveis, quando foram conhecidas no estrangeiro, despertaram real interesse: estabeleceram-se fortes correntes immigratorias de elementos de origem principalmente teutonica, aos quaes vieram se juntar certo numero de familias vindas da Italia. Os nucleos de colonisação se desenvolveram com grande rapidez pois o trabalho era facilitado pela natureza; cêdo a região, ainda bravia em 1880, se transfigurou e hoje ella constitue a parte mais rica do Estado de Santa Catharina e as suas industrias, quer extractivas como manufactureiras, vieram concorrer em todos os mercados brasileiros.

Entre as cidades e villas onde mais se concentraram os beneficos effeitos da novel colonisação, podemos citar Blumenau, Brusque e Rio do Sul.

O porto e cidade de Blumenau, situado á margem direita do rio Itajahy-assú, é a séde do municipio mais importante e populoso do Estado. Pelo rio, a sua distancia ao mar é de cêrca de 70 km.

Para darmos uma idéa do estado de progresso deste porto fluvial, diremos que a arrecadação dos impostos e taxas municipaes, approxima-se da importancia de 1.000 contos annuaes; as rendas arrecadadas pelo Estado vão a 1.700 contos annuaes e aquellas que são auferidas pela Federação, ultrapassam a cifra de 2.300 contos.

A cidade de Brusque, fica situada ás margens do rio Itajahy-Mirim que conflue com o rio Itajahy-Assu a 7 km. a montante da embocadura deste ultimo no Oceano. A sua distancia ao porto maritimo de Itajahy é de 46 km.

Tanto a cidade de Blumenau como a de Brusque se salientam no Estado principalmente pelo grande surto das industrias manufactureiras, cujas producções, em particular as de tecidos, são açambarcadas pelos mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Blumenau pode ser considerada como o celeiro do Estado, quer no reino vegetal como no reino animal.

O escoadouro de todas as riquezas do portentoso valle do rio Itajahy-Assú, é o porto de Itajahy.

Em todo o littoral do Estado de Santa Catharina, nenhum outro porto apresenta "hinterland" tão extenso em área e tão dadivoso em riquezas e meios naturaes de transporte, assim como em fontes onde a energia hydraulica pode ser facilmente aproveitada. Tambem as condições climatericas são propicias ao trabalho e o ambiente se presta a um crescimento rápido da população.

Pela existencia dessas bases que são os alicerces mais seguros para a creação e o desenvolvimento de um porto movimentado, se pode affirmar que a nenhum outro no Estado está reservado um futuro mais promissor e logar de maior destaque entre os outros portos da Nação.

A cidade de Itajahy é relativamente nova, pois a sua fundação data do anno de 1820.

Edificada na margem direita do rio do mesmo nome, junto á embocadura do mesmo no Oceano Atlantico, as coordenadas geographicas que determinam a sua posição, são: 26° 55'33" de lattitude Sul e 48° 36'56" W. de Greenwich.

Data dos primeiros annos da Republica o facto do porto de Itajahy ter despertado a attenção do Governo Central. O grande e illustre estadista Lauro Müller comprehendeu,

em bôa hora, que o desenvolvimento do Estado era funcção, principalmente, do valle do rio Itajahy-Assu e que, por consequencia, devia-se dotal-o de um bom porto para escoadouro da sua producção.

Em 1895 foi organisada a Commissão de Melhoramentos dos portos de Santa Catharina, a qual iniciou os seus trabalhos com a desobstrucção e o alargamento de alguns "passos" mais difficeis para a navegação que já existia entre Blumenau e Itajahy.

Posteriormente os trabalhos se concentraram na embocadura do rio no Oceano, e a intenção era e de facilitar o accesso ao porto, tendo em vista que o canal continha uma curva muito brusca, difficultando a navegação, particularmente dos velleiros e dos vapores providos de um unico propulsor.

Com dotações orçamentarias annuaes, de quantias relativamente pequenas para o vulto das obras que deveriam ser realisadas foram se executando diversos serviços para o melhoramento das condições de navegabilidade na embocadura assim como para a fixação do leito do rio no trecho junto á cidade.

Embora occorresse uma paralisação durante os annos da Guerra Mundial, os trabalhos executados antes e após esse acontecimento melhoraram consideravelmente as condições do porto e cidade de Itajahy sem que, comtudo, se tivesse obtido resultados apreciaveis quanto á facilidade do accesso, difficultada principalmente pela curva de raio muito pequeno a que já se referiu.

Em vista desses factos, estudaram-se alguns projectos regulares, que culminaram com a escolha de um dispositivo de obras para a embocadura constituido de dois molhes convergentes, e de obras de defesa das margens do rio e de dragagem do respectivo canal de accesso.

O plano foi approvado pelo Decreto n. 17.344, de 9 de Junho de 1926 e em Junho de 1927 foi lavrado o contracto de construcção com a Cia. de Mineração e Metallurgia "Brasil", "Cobrasil", deixando desde então o regime de execução administrativa.

Como este Departamento, logo após, não fosse mais de opinião que esse projecto estivesse assentado nas melhores considerações de ordem technica e scientifica, foi o mesmo substituido em Abril de 1928 por um outro dispositivo, completamente differente e que foi approvado pelo Decreto n. 18.943, de 11 de 1928.

Este ultimo se apoiava em insinuante doutrina exposta pelo hydrographo americano H. C. Ripley e o plano então annunciado previa grande aproveitamento da barra e do canal de accesso ao porto.

A execução das obras projectadas teve um andamento regular, até o mez de Outubro de 1930, quando os acontecimentos que então sobreviveram, acarretaram a paralysação de todos os serviços.

Desde 1896 até então nas diversas obras, total ou parcialmente executadas, se despenderam cêrca de 10.000 contos de réis, com o emprego de mais de 600.000 toneladas de enrocamento, dragagem de um cubo approximado de 1.000.000 de metros cubicos, além de outros diversos serviços.

Sendo necessario o proseguimento para a ultimação do melhoramento do porto, este Departamento aguardava a primeira opportunidade que dependia da conclusão do processo de syndicancia a que foi submettida a Cia. empreiteira das obras.

Tal processo só finalisou no anno de 1934 e, durante todo esse periodo de 4 annos, as obras estiveram paralysadas.

Ora, para o proseguimento do plano de melhoramentos do porto, que se iniciou com o anno de 1935, era de todo conveniente que se reconhecesse novamente as condições hydrographicas que agora dominavam na barra e canal de portos; trabalho longo, só poderia ser levado a effeito por uma commissão especialmente destacada para esse fim.

Approvadas as instrucções, foi organisada a commissão sob a chefia do engenheiro Thiers de Lemos Fleming, tendo para ajudante o engenheiro H. Berutti Augusto Moreira, ambos do quadro deste Departamento.

Objectivos da Commissão

A commissão acima referida que, inicialmente, tinha o seu campo de acção limitado ao levantamento topo-hydrographico da barra e rio Itajahy-Assú numa extensão de cêrca de 8 km., foi encarregada tambem do estudo hydrographico do rio Cachoeira até á cidade de Joinville, comprehendendo a lagôa de Saguassú, para que soubesse do comportamento do canal de navegação cuja dragagem se havia concluido em 1931.

Posteriormente foi muito extendido o campo de acção dessa commissão, tendo os seus estudos si orientado quer para o melhor conhecimento de elementos technicos directamente ligados ao porto de Itajahy, como tambem de outros dados de caracter mais geral e referentes ao conhecimento do regime da parte fluvio maritima de um rio sujeito ás marés o que poderia trazer uteis esclarecimentos applicaveis a um grande numero de portos nacionaes.

Assim, a commissão se encarregou de:

1°. — Estudar o regime da parte fluvio-maritima do rio Itajahy-Assú;

2°. — Estudar as condições hydrographicas do trecho navegavel desse rio, tendo em vista o seu melhoramento para attender ao futuro desenvolvimento do porto;

3°. — Colher elementos que alliados aos que determina o Serviço de Aguas do Ministerio da Agricultura, forneceriam as bases para uma solução relativa ao saneamento do porto fluvial de Blumenau;

4°. — Verificar a efficiencia do molhe que, de accôrdo com as formulas de Ripley, se construira na embocadura do rio;

5°. — Observação immediata e continua dos resultados que fossem observados a medida do avançamento das obras, como dados de experiencia para a futura organisação de projectos de obras do mesmo typo;

6°. — Obter elementos que ajudariam a elucidar sobre a solução mais adequada ao melhoramento de innumeros portos nacionaes, taes como: Laguna, Aracajú, Ilhéus, etc.;

7°. — Verificar as condições hydrographicas do rio Cachoeira e lagôa de Saguassú, tendo em vista a navegação.

A chefia da commissão ficou tambem encarregada de fiscalisar a execução das obras do porto, a cargo da Cia. de Mineração e Metallurgia "Brasil".

Os trabalhos executados

A commissão que foi dissolvida em 30 de Novembro do anno ultimo, executou diversos trabalhos de interesse para a technica portuaria.

Resumindo, elles comprehenderam:

a) Execução de uma triangulação como base para os trabalhos de topo-hydrographia;

b) Levantamentos topo-hydrographicos da parte fluvio maritima dos rios Itajahy-Assú, Itajahy-Mirim e Luiz Alves, numa extensão de cêrca de 140 km. que comprehende tambem o rio Cachoeira e a triangulação da lagôa de Saguassú;

c) Execução de cêrca de 18.000 sondagens hydrographicas em toda a extensão precedente;

d) Estudos detalhados de correntes por meio de fluctuadores e colita das observações já feitas a esse respeito;

e) Estudo da propagação da onda maré em toda a bacia fluvio maritima do rio Itajahy-Assú, por meio da leitura de perfis instantaneos se extendendo por toda a referida bacia;

f) nivelamentos parciaes em todo o comprimento para referencia das sondagens e das reguas maremetricas;

g) Determinações de descargas por meio de molinetes;

h) Outros serviços accessorios.

Os trabalhos de escriptorio, comprehenderam:

a) Desenho dos originaes em folhas parciaes, na escala de 1 :2000: em papel canson e téla;

b) Desenho da planta de conjuncto, na escala de 1 :50000;

c) Diversos calculos, desenhos e estudos complementares, diagramma, etc.

Devido a extensão dos trabalhos o seu Relatorio completo está em andamento, devendo ser opportunamente apresentado.

Além do que acima fica exposto exerceram a 2ª e 3ª Divisões os demais encargos que lhes são attribuidos pelo Regulamento cumprindo salientar, quanto a essa ultima, que, a nova legislação portuaria de 1934, limitada á unificação e consolidação dos antigos dispositivos sobre o assumpto, não affectou fundamentalmente o regimem dos melhoramentos e exploração dos portos mas, pela propria unificação, obrigou a recomposição ou revisão de concessões, com a circunstancia ainda das disposições do decreto n. 23.501, de 27 de Novembro de 1933, que aboliu a estipulação de pagamentos em ouro, obrigando a reconstituição do capital de duas das principaes concesões de portos, as de Pará e Bahia, cujos estudos nesse sentido ainda não lograram solução, resultando a suspensão das respectivas tomadas de contas desde o 2º semestre de 1933.

Dentre as demais innovações, a unificação geral das tarifas, constante do decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, obrigou a reforma de todas as tabellas de taxas dos portos de concessão ou organisados, com as difficuldades de compensações ou equivalencias, no sentido de manter as respectivas rendas brutas ou em alguns casos beneficial-as, para attender a situações deficitarias reconhecidas.

A' 3ª Divisão coube esse encargo, que exigiu cuidadoso e demorado estudo comparativo, quer em cada porto, entre a tarifa antiga e a nova, quer em geral, examinando-se as condições de cada um dos portos.

Foram assim reorganisadas e postas em execução as novas tarifas dos portos de Manáos, Pará, Cabedello, Natal, Recife, Rio, Santos e Paranaguá, ficando promptas para entrar em execução, em principios do corrente anno, as de Bahia e Ilhéos, e achando-se ainda em estudos, com o Governo do Estado, as dos portos do Rio Grande e Porto Alegre.

Nessas reorganisações, foram beneficiadas as rendas nos portos de Pará e Bahia, por motivo de deficits que se evidenciavam em cada tomada de contas, e, nos portos do Rio e Recife, pela conveniencia de generalisação da taxa de utilisação que esses portos cobravam apenas sobre a importação estrangeira.

Assim, embora ainda com inferioridade de taxas relativamente ao seu concurrente paulista, o porto do Rio de Janeiro teve uma melhoria apreciavel na sua tarifa, o que certamente contribuirá, no novo regime de autonomia administrativa desse porto, para uma exploração com saldos, que, pelo novo regime, se destinarão directamente a novas obras e melhoramentos do porto, constituindo recursos sufficientes para seu satisfactorio desenvolvimento.

Do estudo comparativo entre os dois systemas de exploração do referido porto, a apuração de rendas liquidas patenteará de modo positivo a vantagem que possa haver no regime de autonomia administrativa de serviço publico ora instituido por lei especial n. 190, de 16 de Janeiro do corrente anno, para o referido porto.

Resolvidas as tarifas, a questão de vulto e magnitude e solucionar consiste na reconstituição do capital ouro das concessões dos portos de Bahia e Pará, em virtude do disposto no decreto n. 24.501, de 27 de Novembro de 1933, cuja applicação nos citados casos ainda não chegou a accordo com os respectivos concessionarios.

Os demais contractos em vigor, poderão sem maiores embaraços, adaptarem-se á nova legislação estando nesse sentido em estudos os dos portos de Victoria e Santos.

Na parte de navegação, que desde 1934 ficou a cargo da 3ª Divisão, a acção do Departamento não poude ter ainda a efficiencia desejavel, quer por defficiencias das disposições anteriores, quer pelas situações precarias da marinha mercante nacional, obrigando toda a sorte de equidade por parte do Governo, quer pelas reorganisações syndicaes de armadores e maritimos com direitos e vantagens que mais embaraçam aquellas situações

Assim, os fretes que, para as Companhias subvencionadas, vinham sendo applicados, já com precaria fiscalização, pelas tabellas de 1929 do antigo Convenio de Fretes Maritimos, foram, com a suspensão desse Convenio, majorados com conhecimento mas

sem approvação do Governo, dando lugar a reclamações que as Fiscalizações não podem remediar por ter sido o assumpto submettido ao exame e resolução de uma Commissão especial ainda sem conclusão definitiva.

Devido a isso os fretes não tem tido o necessario controle deste Departamento que está limitando a sua acção, em caracter provisorio, ao Syndicato de Armadores Nacionaes, nessa qualidade reconhecido na forma da legislação em vigor e em vista da solução provisoria constante do officio n. 1.923, de 6 de Maio de 1935, do Ministerio da Viação declarando que, como é publico e notorio, o assumpto está sendo estudado pela Commissão incumbida da revisão de salarios maritimos, tabellas de fretes e taxas portuarias.

A navegação de cabotagem e longo curso, subvencionada pela União, continuou a ser feita pelas Companhias de Navegação Lloyd Brasileiro e Companhia Nacional de Navegação Costeira, e com regalias de paquete a Carbonifera, Lloyd Nacional, Commercio e Navegação e Hoepecke.

A primeira, mantendo com ingentes sacrificios as suas linhas contractuaes, dada a precaridade do seu material fluctuante, bem merece as attenções que o Governo da União não lhe tem regateado, amparando, assim, a sua maior empreza de navegação e a Companhia Costeira, em melhores condições por possuir frota bem mais moderna, vem se mantendo em situação menos embaraçosa.

As demais Companhias de Navegação de Cabotagem que completam a marinha mercante nacional não são subvencionadas e só dependem da fiscalização do Departamento pelas regalias de paquetes, quando gozam.

Na navegação fluvial, a dos rios Tocantins e Araguaya será organisada e subvencionada em virtude das providencias do Poder Legislativo que, pela lei n. 41, de 12 de Abril do anno passado, autorizou o Governo Federal, a contractar, mediante concurrencia publica, o referido serviço.

Assim, dentro em breve, essa velha aspiração das populações daquellas regiões, será levada a effeito, tendo sido convenientemente estudadas por este Departamento, as condições da mesma navegação, procurando-se attender dentro dos limites do possivel, aos justos anceios daquella zona.

Diversas Companhias de Navegação Fluvial, que tiveram os seus contractos terminados em annos anteriores, mantiveram os serviços a titulo precario, tendo sido o Governo, por força da lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, autorisado a renovar esses contractos nos serviços de navegação das linhas dos Autazes, do Alto-Tapajóz, do São Francisco e da Amazonia.

Não menos importante foi a regularisação dos serviços de navegação fluvial do Maranhão, determinada pelo decreto do Poder Executivo n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, e cujo edital de concurrencia foi approvado por esse Ministerio no correr do anno proximo passado.

NAVEGAÇÃO MARITIMA E FLUVIAL

Os serviços de navegação maritima e fluvial, subvencionados, contractados ou apenas fiscalizados, estiveram a cargo das seguintes companhias e emprezas:

COMPANHIA DE NAVEGAÇAO LLOYD BRASILEIRO

Esta Companhia que mantem uma vasta rede de linhas de navegação, ligando os portos maritimos do paiz, extende a sua navegação para a Europa e Estados Unidos, mantendo além disso a linha fluvial dos rios Paraná e Paraguay.

A Companhia Lloyd Brasileiro, cujo contracto feito nos termos do decreto n. 18.305, de 4 de Julho de 1928, prorogado pelo decreto n. 19.198, de 2 de Maio de 1930 e cuja subvenção annual é de 20.000:000$000 (vinte mil contos de réis), executou o serviço de navegação a seu cargo com algumas irregularidades, em virtude do precario estado de sua frota.

Pelos serviços realisados recebeu a referida Companhia a importancia de Rs. 15.601:586$856 (quinze mil seiscentos e um contos quinhentos e oitenta e seis mil oitocentos e cincoenta e seis réis).

Foi recommendado ao Lloyd Brasileiro, providencias para a regularisação da linha de Laguna, mandando substituir os navios que por quaesquer motivos não puderem effectuar as viagens que lhes competirem.

Em communicação de 11 de Abril á mesma Companhia, o Departamento dispensou algumas viagens em linhas contractuaes, sem direito, porem, á subvenção respectiva.

Informando o processo relativo ao memorial de J. A. Souza Pitanga, rferente a reorganisação do Lloyd Brasileiro, de accordo com o parecer da 3ª Divisão, opinei não ser de conveniencia para o paiz a officialização em causa, ainda menos, por intermedio de terceiros.

Informando um pedido sobre o recebimento de quota de subvenção, quando por motivo de força maior, não puder a Companhia satisfazer as escalas contractuaes, ainda de accordo com o parecer da 3ª Divisão devia ser recusado, mas dadas as circumstancias especiaes dos casos citados, não parecia haver inconveniente no deferimento por esse Ministerio, não se considerando tal deferimento como precedente a invocar em casos futuros.

Quanto ao pedido da Companhia relativo ao pagamento de subvenções por viagens iniciadas, opinei pelo não deferimento do pedido, por estar francamente em desaccordo com o contracto.

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇAO COSTEIRA

A Companhia Costeira, cujos contractos, são em virtude dos decretos ns. 11.774, de 31 de Novembro de 1915 e n. 15.755, de 26 de Outubro de 1922, é subvencionada com a importancia de 7.020:000$000 (sete mil e vinte contos de réis) annuaes, sendo Reis 1.040:000$000 para a linha de navegação Costeira entre Porto Alegre e Recife e Reis 5.980:000$000 para a navegação entre Rio Grande e Pará.

Manteve os serviços a seu cargo com a possivel regularidade, tendo sido dispendido em subvenções a quantia de 5.375:322$580 para a linha de Rio Grande-Pará e Rs. 997:119$920 para a linha Sul-Norte entre Porto Alegre e Recife, no total geral de Reis 6.372:442$500.

Estando a Companhia Costeira em atrazo no recolhimento das quotas de fiscalização, referentes aos annos de 1932 a 1934, na importancia de 36:000$000, foram tomadas providencias no sentido de serem pagas as quotas em atrazo.

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Esta Companhia de navegação, embora não subvencionada mantem, entretanto, por força de termo de contracto lavrado em 12 de Agosto de 1931, um serviço regular de navegação para o transporte de cargas, entre Rio-Pará, Rio Porto Alegre, Rio-Amarração ou Tutoya.

De accordo com o termo additivo registrado pelo Tribunal de Contas, em sessão de 26 de Agosto de 1935, a antiga "Sociedade Pereira Carneiro e Camponhia Limitada" passou a denominar-se "Companhia Commercio e Navegação". Pela portaria n. 711, de 13 de Setembro de 1935, foi approvada por esse Ministerio uma nova tabella de viagens contractuaes.

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

A Companhia Lloyd Brasileiro não mantem contracto; apenas está sujeita á fiscalização federal, em virtude de gozarem os seus navios a regalia de paquetes, de accordo com o Regulamento da Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem, approvado pelo decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913.

Esta Companhia, aliás, continua mantendo com regularidade as linhas de navegação costeira para passageiros e cargas, entre Porto Alegre-Cabedello, Rio Grande-Ceará e Rio Grande-Pará,

EMPREZA NACIONAL DE NAVEGAÇAO HOEPCKE

A Companhia de Navegação Hoepocke, outrora com contracto para manutenção da linha de navegação entre Rio-Florianopolis, Florianopolis-Laguna e Florianopolis-Paranaguá, não teve o seu contracto registrado pelo Tribunal de Contas, de sorte que, actualmente goza, apenas, de regalias de paquete, de conformidade com o Regulamento de Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem, sujeita, por isso, a fiscalização deste Departamento.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED

Os serviços de navegação da Amazonia continuaram durante o anno passado, a cargo da Companhia acima mencionada, que os executou com toda a regularidade, a titulo precario, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

Em 5 de Janeiro do mesmo anno, o engenheiro chefe, inspector, Armando Xavier Carneiro de Albuquerque, designado para examinar a escripta desta Companhia, apresentou um completo relatorio da situação da "Amazon River" concluindo, depois de receber diversas suggestões de autoridade e associações de classe, pela necessidade do augmento da subvenção para 3.600:000$000 (tres mil e seiscentos contos de réis) no referido anno.

Em vista dos resultados a que chegou o alludido engenheiro, o Departamento porpoz a esse Ministerio o augmento pleiteado de 3.600:000$000 para o anno de 1935, e para o corrente anno deveria a dita subvenção ser fixada em 4.500:000$000 (quatro mil e quinhentos contos de réis) no orçamento, tendo em vista maior valor para o capital da Companhia, por ella depreciado a £ 390.000, e aos recursos necessarios para a renovação da frota, procedendo-se então, á concurrencia publica para contracto definitivo dos serviços em questão, com quem menor subvenção propuzer, para o total do serviço, dentro do maximo acima proposto de 4.500:000$000.

Em Agosto, de 1935, foi organisado novo expediente a esse Ministerio apresentando outras considerações sobre o augmento de subvenção para os serviços em causa, demonstrando o receio, que da situação da Companhia, podessem decorrer graves eventualidades, não se podendo afastar a hypothese da paralysação da referida navegação.

A lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, do Poder Legislativo, autorizou o Poder Executivo a renovar o contracto da navegação da Amazonia, com a subvenção que não poderá exceder os limites da dotação orçamentaria para 1936.

Em 27 de Dezembro de 1935, a Fiscalização do Porto do Pará, communicou ao Departamento a paralysação em 31 do mesmo mez dos serviços da companhia Amazon River.

Em virtude da lei n. 107, já alludida foram organisadas bases para o decreto de autorisação por concurrencia publica do contracto para a navegação da Amazonia, mediante a subvenção votada no orçamento para 1936, de 3:000:000$000.

A subvenção recebida pela Companhia citada, durante o anno de 1935, pelos serviços de navegação nas diversas linhas contractuaes, elevou-se a 2.999:985$200 (dois mil novecentos e noventa e nove contos, novecentos e oitenta e cinco mil e duzentos réis).

SERVIÇO DE NAVEGAÇAO DOS AUTAZES

O serviço de navegação da linha dos Autazes, constante de duas viagens redondas por mez, entre Manáos e Castello, a cargo de Antonio Mendes Peixoto, foi feito durante o anno passado, com regularidade, mediante subvenção de 96:000$000 (noventa e seis contos de réis), a qual foi recebida integralmente.

A navegação em apreço está sendo feita a titulo precario, em vista da terminação do seu contracto em 22 de Maio de 1935, e de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

Pela lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, foi autorizada pelo Poder Legislativo a novação deste contracto, mediante concurrencia publica, estando em elaboração a respectiva minuta de decreto do Poder Executivo para a mesma navegação.

EMPREZA DE NAVEGAÇAO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

O serviço de navegação nos rios Mamoré e Guaporé, no Estado de Matto Grosso, entre a cidade de Guajará-Mirim, séde da Empreza, cujo concessionario é Paulo Saldanha e Villa Bella de Matto Grosso, é feito com 12 visgens redondas por anno, mediante a subvenção annual de 150:000$000 (cento e cincoenta contos de réis).

Apezar de difficil navegabilidade nesses rios, o serviço do contractante foi feito com regularidade no anno passado, devendo o seu contracto terminar em 15 de Julho de 1936.

Recebeu integralmente a subvenção.

NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓS

Esta navegação, que consta de uma viagem mensal, entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso, mediante a subvenção de 36:000$000 (trinta e seis contos de réis) por anno, esteve a cargo do concessionario José Fernandes Antunes, que executou os serviços com regularidade, tendo recebido o total da subvenção.

O contracto para a navegação em questão terminou em 22 de Maio de 1935, continuando, entretanto, a titulo precario, até novo contracto, em vista do aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

A lei n. 107, já citada, tambem incluiu o serviço do Alto-Tapajós na autorisação para novação de contracto, tendo este Departamento tomado providencias a respeito junto a esse Ministerio.

NAVEGAÇAO DO TOCANTINS E ARAGUAYA

A lei n. 41, de 12 de Abril de 1935, do Poder Legislativo, autorizou o Governo a contractar o serviço de navegação nos rios Tocantins e Araguaya, mediante a subvenção annual de 300:000$000 (trezentos contos réis).

Em virtude da alludida lei, a Divisão, organisou novas minutas de decreto do Poder Executivo e de edital de concurrencia publica para a mencionada navegação, tendo o respectivo decreto que tomou o n. 523, sido assignado em 20 de Dezembro ultimo.

A subvenção votada no orçamento para a referida navegação foi de 300:000$000 (trezentos contos de réis) annuaes, devendo ser executada a navegação das seguintes linhas: Linha do Pará á São José do Araguaya, na confluencia dos rios Araguaya com o Tocantins, com 3 viagens mensaes; linha de São José do Araguaya a Balisa, no Rio Araguaya, com 2 viagens mensaes; linha de São José do Araguaya e Piabanha, no rio Tocantins com 2 viagens redondas mensaes.

Sobre a navegação do Tocantins-Araguaya está o caso sendo estudado, já tendo este Departamento prestado varias informações a respeito da mesma navegação.

EMPREZA LLOYD MARANHENSE

Os serviços de navegação fluvial no Estado do Maranhão, a cargo desta Empreza, continuaram, a titulo precario, em virtude da art. 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934.

Foram muitas as irregularidades no decorrer de todo o anno. E' muito precario o estado de sua frota. Varias viagens deixaram de ser realisadas.

Em Março, o vapor São Paulo que fazia parte da frota, partiu-se ao meio, ao sahir para uma das viagens.

Pelo officio n. 4.449 de 26 de Outubro, foi approvado o edital de concurrencia para o serviço unificado.

O serviço de navegação a cargo desta Empreza é subvencionado com 100:000$000 (cem contos de réis) annuaes, destacados da verba global para a navegação do Maranhão.

Pelo officio n. 4.449 de 26 de Outubro, da Directoria Geral de Contabilidade, foi approvado o edital de concurrencia Publica para o serviço fluvial unificado.

Recebeu a subvenção de 37:859$000.

COMPANHIA FLUVIAL MARANHENSE

A titulo precario, em virtude do art. 2º do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, continuou a executar tambem com grande irregularidade o serviço de navegação a seu cargo.

Deixou de realizar diversas viagens contractuaes, em virtude do mau estado da frota. Em Março, a Capitania do Porto de São Luiz impediu que o vapor "Ruy Barboza" continuasse a navegar sem a substituição de innumeras chapas do casco.

Da dotação orçamentaria para o serviço unificado do Maranhão foi destacada a importancia de 99:654$000 para os serviços desta Companhia.

Recebeu 37:850$000 durante o anno.

EMPREZA CLEMENTE C. CANTANHEDE

Caxias a Picos

Executou todas as viagens constantes do antigo contracto, prorogado, a titulo precario, em virtude do art. 2º do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, tendo recebido de subvenção a importancia de 60:000$000 (sessenta contos de réis).

NAVEGAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO DO BAIXO SÃO FRANCISCO

A navegação do Baixo São Francisco, continuou a cargo da Empreza acima, cujo proprietario é Peixoto & Cia., de Penedo, no Estado de Alagoas. O serviço em causa, cujo contracto terminará em 21 de Julho de 1938, é feito mediante a subvenção annual de Rs. 100 :000$000 (cem contos de réis), compromettendo-se o contractante a fazer uma viagem mensal na linha do Baixo São Francisco, entre Penedo e Piranha, com escalas em Propriá, Collegio, São Braz, Porto da Folha, Bello Monte, Traipú, Curral das Pedras e Villa do Pão de Assucar.

A navegação do Baixo São Francisco foi feita com toda a regularidade no anno de 1935, tendo recebido o total da subvenção.

EMPREZA DE VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

E' pertencente ao Estado da Bahia e executou durante o anno passado os serviços de navegação do Alto São Francisco, entre as cidades de Joazeiro, que é a séde da Empreza e Pirapora, no Estado de Minas Geraes. Faz, tambem, a navegação nos rios Grande, Preto e Corrente, affluentes do São Francisco.

Os serviços de navegação em causa vêm sendo feitos a titulo precario em face do aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935, visto o contracto ter terminado em 12 de Junho de 1935, mediante a subvenção annual de 400 :000$000 (quatrocentos contos de réis) annuaes.

Os serviços a cargo desta Empreza continuaram a ser feitos com irregularidade, dado o estado precario de sua fróta.

A novação do contracto desta Empreza está incluida na lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, estando em elaboração o decreto do Poder Executivo autorizando a respectiva novação mediante concurrencia publica, Recebeu a subvenção de 220 :000$000

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SAO FRANCISCO

Os serviços a cargo da navegação Mineira do São Francisco que eram contractados com o Governo do Estado de Minas Geraes, continuaram sendo executados, a titulo precario, de conformidade com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935, em vista de ter terminado em 7 de Janeiro de 1935.

O programma de navegação mantido consta de: linha de Pirapora a Joazeiro, com 3 viagens redondas mensaes; linha de Joazeiro a Manga ou Carinhanha, com 2 viagens mensaes; linha do Rio Paracatú, 1 viagem mensal redonda entre Pirapora e Burity.

O serviço de navegação em apreço correu com regularidade, tendo a contractante recebido a importancia de 295 :840$000 (duzentos e noventa e cinco contos oitocentos e quarenta mil réis) pelas viagens realisadas.

SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DO ALTO PARANÁ

O serviço de navegação do Alto Paraná e seus affluentes Pardo, Anhanduhy, Ivinheima e Brilhante, a cargo da Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso, mediante a subvenção de 150 :000$000 (cento e cincoente contos de réis) annuaes, foram feitos com toda a regularidade, durante o anno de 1935. Recebeu a subvenção annual total.

A duração do contracto que mantem a referida Companhia com o Governo Federal, é de 10 annos a contar de 12 de Junho de 1933, terminando em 12 de Junho de 1943.

As linhas de navegação mantidas pela concessionaria, em virtude de contracto, são as seguintes: linha do Paraná, com 2 viagens redondas mensaes, do Juiá ao Salto das Sete Quedas; linha do Rio Pardo Anhanduhy, com 1 viagem redonda por mez, entre o porto Tibiriçá e Porto Alegre; linha do Ivinheima e Brilhante, com 1 viagem redonda por mez, entre Porto Tibiriçá e Porto Guassú, no rio Brilhante.

NAVEGAÇAO DO RIO PARNAHYBA

Para os serviços de navegação do rio Parnahyba, foi votada, no orçamento do anno passado, a verba de 150 :000$000 (cento e cincoente contos de réis), que não teve, entretanto, applicação, em vista de não ter sido contractado o referido serviço com o Governo do Estado do Piauhy, conforme autorização constante do decreto n. 24.526, de 2 de Julho de 1934.

As datas da terminação dos contractos das Emprezas de Navegação e as subvenções que recebem, constam da relação seguinte:

COMPANHIAS	TERMINAÇÃO DO CONTRACTO	SUBVENÇÕES
1º. — Empreza de Navegação dos rios Mamoré-Guaporé — Decreto n. 20.102 de 12 de Junho de 1931. Séde: Guajará-Mirim.....	13—7—1936	150 000$000
2º. — Navegação dos Autazes — Antonio Mendes Peixoto — Decreto n. 16.743, de 31 de Dezembro de 1924. Continua o serviço a titulo precario até novo contracto, de accordo com o Aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Manáos.....	25—5—1935	96 000$000
3º. — The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited — Decreto n. 9.708 de 7 de Agosto de 1912. Continuou successivamente, a titulo precario, sendo a ultima prorogação de accordo com o aviso n. 1.721 de 29 de Maio de 1935. Séde: Belém.....	31—8—1922	3.000 000$000
4º. — Navegação do Alto Tapajóz — José Fernandes Antunes — Decreto n. 16.740, de 31 de Dezembro de 1934. Continuou o serviço a titulo precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Itaituba-Pará.....	22—5—1935	36 000$000
5º. — Empreza Lloyd Maranhense — Decreto n. 18.549, de 20 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a titulo precario até a ultimação do processo de concurrencia publica, de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: São Luiz.....	26—5—1934	100 000$000
6º. — Empreza Fluvial Maranhense — Decreto n. 18.525, de 7 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a titulo precario até a ultimação do processo de concurrencia publica, de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: São Luiz.....	27—3—1934	99 954$000
7º. — Empreza Clemente C. Cantanhede — Decreto n. 18.526, de 7 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a titulo precario até a ultimação do processo de concurrencia publica de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: Caxias.....	15—2—1934	60 000$000
8º. — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo S. Francisco — Decreto n. 21.166, de 11 de Março de 1932. Séde: Penedo.....	21—7—1938	100 000$000
9º. — Empreza Viação do S. Francisco — Decreto n. 23.110, de 19 de Agosto de 1933. Continuou o serviço a titulo precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Joazeiro.....	12—6—1935	400 000$000
10º. — Navegação Mineira do S. Francisco — Decreto n. 16.562, de 16 de Agosto de 1924. Continuou o serviço a titulo precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Pirapora.....	7—1—1935	300 000$000
11º. — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro — Decreto n. 18.305 de 4 de Julho de 1928. Séde: Rio de Janeiro.....	17—8—1948	20.000 000$000
12º. — Companhia Nacional de Navegação Costeira — Decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915 e 15.755, de 26 de Outubro de 1922. Séde: Rio de Janeiro.....	18—9—1938	7.020 000$000
13º. — Companhia Commercio e Navegação — Decreto n. 20.224 de 18 de Julho de 1931. Séde: Rio de Janeiro.....	21—8—1914	Não tem
14º. — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional. Fiscalisado por gozarem os seus vapores de regalias de paquetes, de accordo com o Regulamento de Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem. (Decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913). Séde: Rio de Janeiro.....	—	Não tem
15º. — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso — Decreto n. 22.366, de 17 de Janeiro de 1933. Séde: São Paulo.....	12—6—1943	150 000$000
16º. — Empreza Nacional de Navegação Hoepcke. Fiscalisado por gozarem os seus vapores de regalias de paquetes, de accordo com o Regulamento de M. M. e de Navegação de Cabotagem. (Decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913). Séde: Florianopolis.....	—	Não tem

ESTATISTICA

Dadas as informações das paginas anteriores sobre os assumptos attinentes ás tres primeiras Divisões deste Departamento, passo a relatar os trabalhos da 4ª Divisão, apresentando a V. Exa. os resultados colhidos no serviço de estatistica dos portos e de navegação.

Acham-se esses resultados condensados nas duas series de quadros annexos, aos quaes se seguem tambem alguns diagrammas. Referem-se estas duas series aos dois serviços de estatistica dos portos e de navegação anteriormente a cargo das duas antigas Inspectorias de Portos, Rios e Canaes e de Navegação.

Assim, dividirei o que se segue em duas partes, relativas ás duas secções em que se acham subdivididos os serviços a cargo da 4ª Divisão:

1ª. — **Estatistica dos Portos,** concernente ao movimento de navios e de mercadorias nos portos, utilização das installações portuarias, receita dos portos, etc.;

2ª. — **Estatistica de Navegação,** relativa ás linhas de navegação no paiz e respectivo movimento de mercadorias e de passageiros por navios, receita e despeza por viagens, coefficientes respectivos, etc.

ESTATISTICA DOS PORTOS

Da estatistica dos portos foi extrahida a serie de quadros juntos, acompanhada de alguns diagrammas relativos aos principaes dados e coefficientes obtidos.

Os quadros estatisticos organizados pela 4ª Divisão, de forma detalhada, comprehende tres grupos: o primeiro relativo a longos periodos ou contendo dados geraes, como os quadros de caracteristicos dos portos, da renda bruta, taxa de 2 % ouro e imposto addicional de 10 % desde o inicio da arrecadação; o segundo relativo ao ultimo quinquennio e constando dos quadros do movimento de embarcações, de mercadorias, da receita, da utilização dos caes e dos armazens; e o terceiro referente a estes mesmos dados mez por mez, no anno findo.

Destes tres grupos foram destacados para o presente relatorio os dois primeiros, por serem os mais geraes, permittindo apreciar todo o conjuncto de dados estatisticos obtidos até o anno findo e contendo todos os totaes annuaes.

Passo então a expôr a V. Exa. os resultados do serviço estatistico deste Departamento, considerando primeiramente os dados peculiares aos portos organizados e em seguida os dados que abrangem a todos os portos.

DADOS PECULIARES AOS PORTOS ORGANIZADOS

Entre os quadros annexos encontram-se os seguintes, relativos aos portos organizados:

1°. — Quadros da renda bruta: a) Desde o inicio da exploração; b) relativos ao ultimo quinquennio; c) detalhados pelas taxas, no anno de 1935.

2°. — Quadros de utilização dos caes e dos armazens, relativos ao ultimo quinquennio.

3°. — Quadros do movimento de trens, relativos ao anno de 1935.

4°. — Quadros dos caracteristicos e dos coefficientes de apparelhamento, relativos ao anno de 1935.

Os portos organizados são actualmente os seguintes: Manáus, Belém, Natal, Cabedello, Recife, Bahia, Ilhéus, Rio de Janeiro, Nictheroy, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá e Rio Grande. Entraram em exploração recentemente os de Natal, Angra dos Reis, Paranaguá e Cabedello, respectivamente em Novembro de 1932, em 29 de Outubro de 1932, em Abril e em Maio de 1935. O porto de mais antiga exploração é o de Santos, organizado em 1892.

RENDA BRUTA

No relatorio do anno anterior foi incluido um quadro geral, contendo a renda bruta dos portos desde o inicio da sua arrecadação, apresentando então um estudo a respeito. Accrescido dos dados referntes ao anno de 1935 e aos tres portos de exploração recentemente iniciada, que são Cabedello, Angra dos Reis e Paranaguá, é reproduzido junto o mesmo quadro.

O accrescimo dos dados obtidos em 1935 não pode, é claro, dar logar a novas conclusões nesse estudo de uma estatistica de longo periodo, em que as variações cyclicas se contam por grupos de annos, accrescendo que, como é sabido, essas oscillações periodicas só se verificam regularmente quando não sobrevêm causas perturbadoras, como a crise economica e social que atravessa o paiz, no actual momento historico que atravessa o mundo inteiro. Convem, entretanto, retomar aqui succintamente o assumpto, com a inclusão dos dados relativos ao anno de 1935.

Porto de Manáus — A renda, mantendo-se desde o inicio acima de 3.000:000$000, diminuiu a partir de 1913, acompanhando a crise da borracha, para ter um movimento de reacção nos annos de 1924 a 1927, quando novamente decahiu. Em 1934 nota-se nova reacção, parallela ao augmento de exportação (63.724 tons. em 1934 para 52.921 tons. em 1933), para voltar em 1935 a valor proximamente igual ao de 1934.

Porto de Belém — Verifica-se um augmento de renda até 1917, quando esta foi maxima, passando a decrescer até 1922, para em seguida augmentar um pouco até 1926, mantendo-se quasi a mesma até 1929 e decrescendo no anno seguinte, para ficar então mais ou menos estacionaria até 1935. Nota-se, assim, um esboço de variação cyclica, embora ainda impreciso, onde o periodo seria, em media, de 5 a 6 annos.

Porto de Natal — Organizado em 1933, tem-se a considerar um periodo ainda muito curto. Nota-se, nesses tres annos, um augmento na renda, que em 1935 foi de 471:972$900, contra a quantia de 393:726$600 no anno anterior.

Porto de Cabedello — Porto de exploração iniciada no mez de Maio de 1935, apresenta para renda bruta, nesses oito mezes, a importancia de 330:210$800.

Porto de Recife — De 1919 a 1921 apresenta o porto do Recife uma diminuição na sua renda bruta, que passa a augmentar até 1929, a partir de quando soffre consideravel depressão até o anno de 1932. Dahi por diante apresenta reacção gradual até o anno de 1935, com 5.443:593$600, contra 4.884:781$100 em 1934.

Si bem que seja ainda relativamente pequeno o numero de annos decorridos desde o inicio da exploração do porto, a julgar pelo periodo decorrido entre os dois minimos, verificados em 1921 e 1932, parece desenhar-se uma variação cyclica de 10 a 11 annos de periodo.

Porto da Bahia — Renda bruta sem variações sensiveis desde o inicio da arrecadação até 1920, quando passa a ter um ligeiro augmento, recahindo em seguida nos valores anteriores, para em seguida augmentar de 1924 a 1925, a partir de quando vae se mantendo com pequenas variações para mais e para menos, até 1935.

Porto de Ilhéus — Tendencia, desde o inicio da arrecadação em 1925, para augmento, mantida até o anno findo, em que attinge o maximo registrado, com 1.325:245$754.

Porto do Rio de Janeiro — Augmento gradual desde o inicio da arrecadação até 1930, com apenas ligeiras depressões em 1922 e 1927. Observa-se o maximo até hoje registrado em 1929, com 28.760:058$103; e a partir de 1930 um franco declinio até o anno de 1934, com 16.005:617$000, para em seguida haver uma ligeira reacção em 1935, com Rs. 18.894:888$800. Concorrem para tal decrescimo, por um lado a crise financeira que atravesso o paiz, e por outro, em menor escala, a falta de pagamento, por parte de repartições e serviços officiaes, das taxas de caes sobre materiaes importados para obras publicas. Parallelamente a essa diminuição de renda até 1934 nota-se, com effeito, a diminuição no movimento geral de mercadorias, que de 1929 a 1934 passou de 3.397.275 para 2.295.358 toneladas, com um sensivel decrescimo, por conseguinte, de 1.101.917 toneladas nesse periodo. O augmento da renda bruta em 1935 é um facto de bons auspicios para a previsão de que esse augmento se accentue em 1936. Concomitantemente, verifica-se um augmento no movimento de mercadorias, de 2.762.674 toneladas em 1935, contra 2.295.358 em 1934. Infelizmente, a desvalorização da nossa moeda tem, em contraposição, concorrido para diminuir os valores da nossa exportação.

Porto de Nictheroy — Porto de reduzido movimento, devido á sua visinhança ao do Rio de Janeiro, apresenta para renda bruta, desde o inicio da arrecadação em 1930, numeros assás insignificantes, como se verifica pelo quadro estatistico annexo.

Porto de Angra dos Reis — Este porto teve a sua exploração iniciada a 29 de Outubro de 1934, tendo a Fiscalização dos Portos do Estado do Rio de Janeiro passado a colligir os respectivos dados estatisticos a partir de 1935. Apresenta elle uma renda bruta arrecadada em 1935 de 214:154$702.

Porto de Santos — E' este o porto brasileiro que apresenta o maior periodo de exploração, de 1892 a 1935. Durante esse periodo verifica-se um augmento gradual da renda bruta até o maximo de 55.812:500$470 em 1929, com ligeiras variações para menos nos annos de 1900, 1904, 1908, 1917, 1922 e 1926, para em 1932 accentuar-se a depressão, descendo a renda a 34.626:542$693, a qual deve ser classificada entre as **variações irregulares**, visto como teve por causa principal a revolução paulista succedida naquelle anno. Considerando, pois, os periodos das variações regulares, acima indicadas entre 1892 e 1929, vê-se que houve uma duração de 4 annos para os dois primeiros e o quinto periodos, de 9 para o terceiro, de 5 para o quarto e de 6 para o sexto, dando assim um valor medio de 5 1/3 annos para a duração da variação cyclica.

Transportados, em diagramma, o tempo e os valores da renda em abscissas e ordenadas, verifica-se claramente a formação desses cyclos em torno de uma linha imaginaria media, de coefficiente angular positivo, demonstrando o progresso do porto de Santos, não obstante essas oscillações.

Após a depressão de 1932, acima alludida, verifica-se immediata reacção, com o augmento da renda bruta, que cresceu desde então até 1934, com 41.847:734$918 contra 35.154:944$592. Não se torna possivel aqui observar o resultado de 1935, devido ao atrazo na remessa dos dados estatisticos por parte da Fiscalização do Porto de Santos. E' de esperar, entretanto, que o resultado accuse ainda um augmento, acompanhado pelo do movimento de mercadorias, de 1.803.855 tons. em 1932 para 2.788.093 em 1934.

N. B. — Os dados chegados á ultima hora deram o total da renda bruta em 1935 que foi incluido no quadro geral e attingiu a 46.512:085$411.

Porto de Paranaguá — Porto de exploração inaugurada em Abril de 1935, mas só tendo esta sido estabelecida com regularidade no segundo semestre. A sua renda bruta, até 31 de Dezembro de 1935, foi de 292:384$900.

Porto do Rio Grande — Depois de manter-se em 1920 e 1921 a renda bruta acima de 3 mil contos de réis, decresceu ligeiramente em 1922, para voltar ao valor anterior no anno seguinte, depois do que subiu acima de 4 mil contos de réis em 1924 e assim se manteve, com pequenas oscillações, até 1928, para em 1929 attingir o seu maximo, com R$. 5.952:161$653. Em seguida, decrescimo até 1932, com 2.466:590$131, mantendo-se em seguida estacionaria, com differenças insignificantes. Não figura na estatistica junta a renda bruta do anno de 1935, em virtude do atrazo na remessa dos quadros mensaes correspondentes por parte da Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, o que não permittiu á 4ª Divisão organizar a tempo o respectivo resumo annual.

UTILIZAÇÃO DE CAES

Junto encontram-se os quadros de utilização de caes nos portos organizados, onde se verificam os resultados obtidos não só no anno findo, como no quinquennio de 1931 a 1935.

Nessa serie de quadros foram introduzidos actualmente alguns elementos novos, ainda não registrados nos quadros estatisticos dos annos anteriores, como a desoccupação do caes em extensão e respectivo coefficiente, a relação da tonelagem total de mercadorias transitada no porto considerado ao cumprimento do caes, isto é o aproveitamento por tonelada-metro, etc., etc.

Infelizmente, apresentam-se algumas lacunas nestes dados relativamente aos portos de Natal, Santos e Rio Grande, devido á falta de recebimento, pela Administração Central, dos quadros mensaes da estatistica portuaria respectiva, que têm de ser fornecidos pelas Fiscalizações desses portos e que não o foram a tempo por motivos varios.

Passando em revista os dados obtidos, vem, quanto ao primeiro porto do norte, o de Manáus: coefficiente de aproveitamento em extensão maximo em 1935, com 10 %, contra 3 % nos annos anteriores, devendo, porem, essa differença se apenas apparente, em vista da forma pela qual eram calculadas as capacidades e occupações anteriormente a 1935, quando entraram em vigor as novas instrucções sobre estatistica. Para aproveitamento em profundidade nota-se 1 % nos quatro primeiros annos, para 2 % em 1935; e para aproveitamento em toneladas por metro de caes verificam-se pequenas oscillações em torno do valor medio de 115 ton.-metro.

No porto de Belem a utilização do caes em extensão apresentou coefficientes não excedendo de 8 %, sendo de 7 % o obtido em 1935; a utilização em profundidade teve coefficientes variando entre 11 %, em 1931, e 4 %, em 1935. O aproveitamento em tons. por metro de caes teve uma marcha ascencional, variando de 172, em 1931, a 255 ton.-metro, em 1935, sendo a media quinquennal de 201 ton./metro.

O porto de Cabedello, cuja exploração iniciou-se em Maio de 1935, apresentou nesse periodo de 8 mezes seu coefficiente de utilização do caes em extensão de 12 %; em profundidade de 23 %; e aproveitamento em tons. por metro de caes de 232 tons.

No porto de Recife, a utilização do caes em extensão teve os seus coefficientes oscillando, nos quatro primeiros annos, entre 8 % e 10 %, para apresentar em 1935 o coefficiente de 22 %, cabendo aqui fazer resalva identica á acima feita quanto ao porto de Manáus. O coefficiente de occupação em profundidade, da mesma forma, variou entre 6 % e 7 % nos 4 primeiros annos, para attingir a 13 % em 1935. O aproveitamento em ton./metro de mercadorias variou desde 250 tons. em 1931 até 385 tons. em 1935, com um valor medio de 310 tons.

No porto da Bahia verifica-se um coefficiente de occupação em extensão entre 14 % e 17 %, este ultimo algarismo obtido em 1935. A occupação em profundidade ficou entre 9 % e 10 %; e o aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes manteve-se entre 284, em 1931, e 369, em 1935, sendo o valor medio de 310 ton./metro.

No porto de Ilhéus, tem-se um coefficiente de occupação em extensão entre 9 % e 12 %, de 1931 a 1934, para 37 % em 1935, cabendo aqui as mesmas resalvas já feitas anteriormente; em profundidade, um coefficiente de occupação variando entre 16 % e

22 %, nos quatro primeiros annos, para 50 % em 1935; no aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes constata-se uma subida gradual entre 176 tons. em 1931 e 294 tons. em 1935, com um valor medio no quinquennio de 238 tons./metro.

No porto do Rio de Janeiro os dados relativos a 1935 não permittem uma comparação regular, porquanto a respectiva Fiscalização só cumpriu as novas instrucções sobre estatistica a partir de 1º de Julho, ao contrario do que foi determinado em circular e objecto de officios desta Divisão, razão pela qual, não podendo ser reunidos dados calculados sob criterios diversos, são aqui apresentados os dados em apreço em separado para cada um dos dois semestres. Verifica-se neste porto um coefficiente de occupação em extensão entre 41 % e 44 % nos 4 primeiros annos e de 57 % e 34 % respectivamente nos dois semestres de 1935; em profundidade, um coefficiente de occupação entre 23 % e 24 % nos 4 primeiros annos, para coefficientes de 24 % e 18 % nos dois referidos semestres; e um aproveitamento em mercadorias por metro de caes variando entre o maximo de 595 tons., em 1935 (somma dos valores obtidos nos dois semestres) e o minimo de 494 tons., em 1934, sendo o valor medio do quinquennio de 528 ton./metro.

No porto de Nictheroy não ha utilização regular de caes, porquanto todo seu movimento é feito por meio de embarcações pequenas que recebem as mercadorias dos navios entrados no porto do Rio de Janeiro.

No porto de Angra dos Reis, cuja exploração inaugurou-se a 29 de Outubro de 1934' a collectanea de dados estatisticos foi iniciada pela Fiscalização a partir de 1º de Julho de 1935. Assim, junto se encontra o quadro de utilização de caes referente ao 2º semestre de 1935. Nesse semestre verifica-se para utilização do caes em extensão um coefficiente de 15 %; para utilização em profundidade 7 %; e para aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes 46 tons., o que faz presumir para todo o anno o aproveitamento de 92 toneladas por metro de caes.

Com relação ao porto de Santos, não são consignados os dados do anno findo, em virtude do atrazo no recebimento dos quadros mensaes, já alludido. De 1931 a 1934 são estes os resultados obtidos: coefficiente de occupação em extensão entre 28 % e 41 %; de occupação em profundidade entre 59 % e 72 %; e aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes entre 359 e 555 tons., sendo a media nos quatro annos de 482 tons.

O porto de Paranaguá teve a sua exploração inaugurada desde Abril de 1935, mas só em Julho podendo ser obtido o serviço estatistico respectivo com regularidade. Nesse segundo semestre de 1935, obteve-se para coefficiente de occupação em extensão 24 % e em profundidade 14 %. O aproveitamento em toneladas de mercadorias por metro de caes foi de 91 toneladas.

Quanto ao porto do Rio Grande, já foi dito acima que nenhum dado relativo ao anno findo foi possivel aqui juntar, devido a ter a respectiva Fiscalização deixado, até o presente, de enviar todos os quadros estatisticos desse anno. Eis aqui os resultados dos annos de 1931 a 1934: Para o Porto Novo, coefficiente de occupação em extensão entre 13 % e 20 %; em profundidade, de 2 % a 6 %; e aproveitamento em toneladas por metro de caes entre 136 e 173, sendo a media nos 4 annos de 157 toneladas. Para o Porto Antigo, coefficiente de occupação em extensão de 7 % a 12 %; em profundidade de 3 % a 6 %; e aproveitamento em toneladas por metro de caes de 63 a 83 toneladas, sendo a media nos quatro annos de 72 toneladas.

UTILIZAÇAO DOS ARMAZENS

Nos quadros relativos á utilização dos armazens, quer quinquennaes, quer referentes ao anno findo, observamos em resumo os resultados seguintes.

No porto de Manáus, aproveitamento por area maximo em 1934, com 22 %, e minimo em 1935, com 16 %; por lotação, maximo de 7 % em 1931 e minimo de 5 % em 1933 e 1935.

No porto de Belem, coefficiente de aproveitamento por area maximo de 5 % em 1934 e 1935, minimo de 4 % nos annos anteriores; por lotação, maximo de 7 % em 1935 e minimo de 2 % em 1931 e 1933.

Do porto de Natal, cuja exploração foi iniciada em Novembro de 1932, não é possivel referencia a estes e outros dados relativos ao trafego, em virtude da falta de dados que deviam ter sido enviados pela respectiva Fiscalização.

No porto de Cabedello, de exploração iniciada em Maio de 1935, teve-se, nos oito mezes, um coefficiente de aproveitamento por area de 6 % e por lotação de 5 %.

No porto do Recife, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1935, com 48 %, e minimo em 1933, com 10 %; por lotação, maximo em 1934, com 43 %, e minimo em 1934, com 16 %.

No porto da Bahia, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1932 e 1935, com 18 %, e minimo em 1931, com 11 %; por lotação, maximo em 1933, com 19 %, e minimo em 1931, com 12 %.

No porto de Ilhéus, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1933, com 89 %, e minimo em 1931, com 37 %; por lotação, maximo e minimo nos mesmos annos, respectivamente com 47 % e 15 %.

No porto do Rio de Janeiro a Fiscalização não fornecia, até 1934, dados permittindo o calculo do aproveitamento por area, o que começou a ser obtido em 1935, quando esse coefficiente foi de 16 %; o coefficiente por lotação foi maximo em 1935, com 24 %, e minimo em 1932, com 18 %.

O porto de Angra dos Reis teve a sua exploração iniciada em Outubro de 1934, mas os dados estatisticos respectivos começaram a ser obtidos a partir de Junho de 1935. No 2º semestre de 1935, portanto, obteve-se para coefficiente de aproveitamento por area 0,25 % e por lotação 0,8 %.

No porto de Santos faltam os dados relativos a 1935, devido ao atrazo na remessa dos quadros estatisticos mensaes á Administração Central, como acima já foi dito. De 1931 a 1934 teve-se aproveitamento por area maximo em 1934, com 27 %, e minimo em 1932, com 15 %; por lotação, maximo em 1931, com 46 %, e minimo em 1932, com 30 %.

No porto de Paranaguá, de exploração iniciada em Abril de 1935, só forneceu a Fiscalização dados regulares a partir de Novembro. Assim, nesses dois mezes são os seguintes os resultados obtidos: coefficiente de aproveitamento por area de 11 % e por lotação de 11 % igualmente.

No porto do Rio Grande faltam os dados relativos ao anno de 1935, pelo motivo já exposto. De 1931 a 1934 os resultados são os seguintes: No Porto Novo, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1932, com 20 %, e minimo em 1933 e 1934, com 12 %; por lotação, maximo em 1931, com 16 %, e minimo em 1933, com 7 %; no Porto Antigo, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1931 e 1934, com 4 %, e minimo em 1932 e 1933, com 3 %; por lotação, 1 %, em 1932, contra 2 % nos outros tres annos.

N. B. — Dados chegados á ultima hora e incluidos no quadro quinquennal correspondente dão estes resultados em 1935: No Porto Novo, coefficiente de aproveitamento por area de 3 % e por lotação de 5 %; no Porto Antigo, por area 3 % e por lotação 2 %.

MOVIMENTO DE TRENS

Relativamente aos portos de Recife, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Santos e Paranaguá, encontram-se junto os quadros do movimento de trens durante o anno de 1935, sendo o de Santos incompleto e faltando o do Rio Grande, em virtude do atrazo na remessa da estatistica destes dois portos, já alludida acima.

CARACTERISTICOS E COEFFICIENTES DE APPARELHAMENTO

Teve inicio esse typo de quadro no anno findo e os seus resultados acham-se consignados nos quadros juntos, fazendo parte da serie de quadros relativos a esse anno. Achamse, dest'arte, consignados os caracteristicos dos portos organizados constantes da extensão de caes existente, respectiva profundidade, area e lotação dos armazens, numero e poder dos guindastes, extensão das linhas ferreas, numero e potencia das locomotivas, bem como os coefficientes correspondentes a esses dados.

DADOS GERAES

Passamos agora a considerar os dados communs a todos os portos, constantes da receita proveniente do imposto addicional de 10 %, do movimento maritimo e do movimento de mercadorias. São os seguintes os quadros annexos:

1º. — Resumo da arrecadação das taxas de 2 % e 0,7 %, em ouro até 23 de Novembro de 1933, em papel de 24 do mesmo mez a 31 de Outubro de 1934 e do imposto addicional de 10 % de 1º de Setembro de 1934 em diante.

2º. — Resumo do movimento de entrada de embarcações relativo ao quinquennio de 1931 a 1935.

3º. — Resumo do movimento de importação e exportação relativo ao mesmo quinquennio.

Conforme acima já ficou salientado, formou uma lacuna nessa serie de quadros a falta dos relativos aos portos de Santos e Rio Grande, devido ao grande atrazo em que permaneceu a remessa dos dados mensaes pelas respectivas Fiscalizações.

Isto posto, passo a considerar o exame comparativo dos dados estatisticos obtidos para cada porto.

PORTO DE MANÁUS

Movimento de embarcações — No quinquennio de 1931 a 1935, o movimento de entrada de embarcações foi o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.
1931	1.087	270.828	—	—	48	143.448	—	—
1932	841	277.999	— 246	+ 7.171	29	127.772	— 19	— 15.672
1933	736	288.818	— 105	+ 10.819	50	195.099	+ 21	+ 67.327
1934	977	268.261	+ 241	— 20.557	41	185.742	— 9	— 9.357
1935	907	264.612	— 70	— 3.694	47	161.106	+ 6	— 24.636

Examinando estes resultados, vê-se que, depois de manter-se em ascenção o movimento de navios de cabotagem até 1933, passou a decrescer em 1934 e 1935, isso quanto á tonelagem de registro, pois quanto ao numero de navios houve augmento em 1934, para sobrevir diminuição em 1935. No movimento de longo curso verifica-se, em geral, augmento no numero de embarcações, mas uma diminuição em 1934 e 1935; a tonelagem foi maxima de 1931 a 1933, passando a diminuir tambem em 1934 e 1935.

Movimento de mercadorias — O movimento de importação e exportação de mercadorias no porto de Manáus, para o quinquennio ultimo, resume-se nos dois pequenos quadros seguintes:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	7.219	—	63.533	—
1932	4.654	— 2.565	82.247	+ 18.714
1933	8.762	+ 4.108	91.334	+ 9.087
1934	10.338	+ 1.576	107.133	+ 15.799
1935	6.206	— 4.132	99.666	— 7.467

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	28.753	—	21.828	—
1932	28.458	— 295	18.172	— 3.656
1933	31.028	+ 2.570	21.563	+ 3.391
1934	37.975	+ 6.947	25.749	+ 4.186
1935	35.299	— 2.676	25.465	— 284

Examinando-se estes dados, vê-se que, quanto á importação, houve augmento em 1934, depois de oscillar entre 7.219 e 8.762 nos tres annos anteriores, para em seguida pronunciar-se sensivel declinio, voltando-se em 1935 a valor inferior ao de 1931; e phenomeno semelhante observa-se na importação de longo curso, em que, depois de um maximo em 1934, sobrevem declinio em 1935. Quanto á exportação, verifica-se em toda ella um augmento até 1934, depois de ligeira depressão em 1932, para em 1935 constatar-se uma diminuição, mais sensivel na exportação de longo curso do que na de cabotagem.

Receita — Consta da renda bruta do porto e do imposto addicional de 10 %, este iniciado em Manáus no anno findo. Anteriormente não foi cobrado esse imposto, nem era cobrada a taxa de 2 % ouro. A renda bruta foi, no anno de 1935, de 2.834:576$876 e o imposto addicional de 10 % foi de 252:299$450.

PORTO DE BELEM (PARÁ)

Movimento de embarcações — Tem-se para este movimento no porto de Belem no quinquennio ultimo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	1.140	672.610	—	—	173	500.372	—	—
1932	1.307	722.036	+ 167	+ 49.426	148	411.153	— 25	— 89.199
1933	1.096	752.248	— 211	+ 30.212	168	447.406	+ 20	+ 36.253
1934	782	617.624	— 314	— 134.624	202	558.128	+ 34	+ 110.722
1935	984	640.052	+ 202	+ 22.428	240	622.272	+ 38	+ 64.144

Por este resumo verifica-se que, quanto á cabotagem, houve augmento do numero de navios até 1932 e de tonelagem até 1933, decrescendo a partir desses annos, para novamente augmentarem o numero e a tonelagem em 1935. Quanto ao movimento de longo curso, phenomeno inverso até 1934, permanecendo o augmento em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio, o seguinte resumo, da importação e da exportação:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	51.205	—	134.334	—
1932	43.922	— 7.281	132.230	— 2.104
1933	39.002	— 4.920	170.668	+ 38.438
1934	50.660	+ 11.658	195.335	+ 24.667
1935	56.305	+ 5.645	227.460	+ 32.125

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	58.172	—	77.491	—
1932	44.226	— 13.946	99.668	+ 22.177
1933	44.815	+ 589	104.035	+ 4.367
1934	52.816	+ 8.001	98.288	— 5.747
1935	81.116	+ 28.300	108.485	+ 10.197

Na importação de longo curso verifica-se, depois de sensivel diminuição até 1933, reacção em 1934, para em 1935 accentuar-se o augmento; e na de cabotagem, diminuição de 1931 a 1932, para em seguida pronunciar-se augmento até 1935, com 227.460 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, pequeno decrescimo em 1932, para em seguida verificar-se augmento até 1935, com o maximo no quinquennio de 81.116 toneladas; e na de cabotagem, augmento até 1933, seguido de um decrescimo em 1934 e reacção consideravel em 1935, com o maximo no quinquennio de 108.485 toneladas.

Receita — O imposto addicional de 10 % no anno de 1935 foi de 921:693$600; e a renda bruta do porto foi de 4.153:599$800, contra 3.624:859$200 no anno anterior.

PORTOS DO MARANHÃO

Porto de São Luiz

Movimento de embarcações — Tem-se, para resumo deste movimento, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	273	651.832	—	—	63	157.773	—	—
1932	261	587.652	— 12	— 64.180	41	98.931	— 22	— 58.842
1933	282	629.385	+ 21	+ 41.733	48	115.844	+ 7	+ 16.913
1934	258	556.607	— 24	— 72.778	56	143.150	+ 8	+ 27.306
1935	248	592.272	— 10	+ 31.045	75	207.294	+ 19	+ 64.144

Examinando este resumo, nota-se, quanto ao movimento de cabotagem, diminuição no numero de navios, mas manutenção, com variações muito ligeiras, da tonelagem de registro; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição no numero e na tonelagem de navios em 1932, para em seguida produzir-se apreciavel augmento de 1933 a 1935.

Movimento de mercadorias — No quinquennio findo obteve-se o seguinte resumo da importação e da exportação:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	8.579	—	10.603	—
1932	5.015	— 3.564	13.754	+ 3.151
1933	8.027	+ 3.012	13.282	— 472
1934	6.582	— 1.445	15.072	+ 1.790
1935	7.700	+ 1.118	18.518	+ 3.446

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	12.448	—	22.975	—
1932	8.241	— 4.207	33.035	+ 10.059
1933	6.609	— 1.632	17.292	— 15.743
1934	2.180	— 4.429	21.359	+ 4.077
1935	16.593	+ 14.413	21.158	— 211

Quanto á importação: na de longo curso, um movimento de decrescimo, com oscillações, até 1934, para em 1935 desenhar-se uma reacção, embora ainda fraca; e na de cabotagem, augmento em geral, com apenas uma ligeira depressão em 1933.

Quanto á exportação: na de longo curso, sensivel diminuição, anno a anno, até 1934, para verificar-se em 1935 forte reacção, com o maximo quinquennal de 16.593 toneladas; e na de cabotagem, oscillações de anno a anno, com o maximo de 33.035 toneladas em 1932, para ficar estacionaria em 1935 (valores muito proximos).

Receita — Não estando este porto organizado, consta a receita exclusivamente do imposto addicional de 10 %, que attingiu, em 1935, ao total de 283:945$000.

Porto de Tutoya

Movimento de embarcações — Tem-se, para o quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.
1931	87	84.065	—	—	49	82.863	—	—
1932	86	82.863	— 1	— 1.202	31	71.728	— 18	— 11.135
1933	73	79.061	— 13	— 3.802	24	56.785	— 7	— 14.943
1934	65	76.272	— 8	— 2.789	37	91.599	+ 13	+ 34 814
1935	67	80.867	+ 2	+ 4.595	55	149.791	+ 18	+ 58.192

No movimento de navios de cabotagem verifica-se diminuição no numero e na tonelagem de registro até 1934, para em seguida haver augmento em 1935; e na de longo curso, movimento semelhante, mas começando o augmento em 1934, para accentuar-se em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	3.134	—	4.812	—
1932	1 760	— 1.374	7.583	+ 1.776
1933	2.558	+ 798	7.631	+ 48
1934	3.642	+ 1.084	5.136	— 2.495
1935	3.004	— 638	9.475	+ 4.339

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	16.413	—	8.173	—
1932	9.510	— 6.903	6.397	— 1.776
1933	7.520	— 1.990	2.582	— 3.815
1934	14.394	+ 6.874	3 159	+ 577
1935	19.201	+ 4.807	7.479	+ 4.320

Quanto á importação: diminuição na de longo curso até 1932, para em seguida verificar-se volta a valores proximamente iguaes aos de 1931, em 1934 e 1935; e augmento, a principio, na de cabotagem até 1933, para sobrevir depressão em 1934 e em seguida augmento de 1935, quando apparece o valor maximo do quinquennio, com 9.475 toneladas. Quanto á exportação: diminuição em longo curso até 1933, com reacção nos dois annos seguintes, obtido o maximo quinquennal em 1935, com 19.201 toneladas; e phenomeno identico na de cabotagem.

Receita — Consta do imposto addicional de 10 %, cujo total em 1935 attingiu a 98 :054$900.

Porto de Amarração

Movimento de embarcações — O resumo do movimento de embarcações nesse porto do Piauhy foi o seguinte no quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	11	6.108	—	—	—	—	—	—
1932	42	6.722	+ 31	+ 614	—	—	—	—
1933	43	26.931	+ 1	+ 20.209	3	8.810	—	—
1934	38	30.923	— 5	+ 3.992	1	2.982	— 2	— 5.828
1935	95	14.407	+ 57	— 16.516	3	8.333	+ 2	+ 5.351

No movimento de cabotagem nota-se, em geral, augmento de numero e tonelagem de navios até 1934, para verificar-se em 1935, a par de augmento no numero, diminuição na tonelagem, o que parece attribuivel a estar a Fiscalização dos Portos do Maranhão incluindo no grupo de embarcações de pequena cabtoagem todas as embarcações miudas que não produzem movimento apreciavel de mercadorias, como lanchas a gazolina, botes de pesca, canôas, etc., numa falsa interpretação das instrucções em vigor. Quanto ao movimento de longo curso, trata-se de um porto que apresenta neste sentido algarismos insignificantes; nota-se, em todo caso, uma diminuição de 1933 a 1934, para em 1935 ter-se valores proximamente iguaes aos de 1933.

Movimento de mercadorias — Sendo insignificante o movimento de mercadorias de longo curso, como se verifica nos quadros annexos, segue-se aqui o resumo somente do movimento de cabotagem.

MOVIMENTO DE CABOTAGEM

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	270	—	247	—
1932	632	+ 353	2.503	+ 2.256
1933	4.065	+ 3.442	3.374	+ 871
1934	3.318	— 747	2.623	— 751
1935	1.509	— 1.809	1.910	— 713

Por este resumo vê-se que, quanto á importação, houve augmento de 1931 a 1933, quando o maximo do quinquennio se verificou com 4.065 toneladas, para diminuir em 1934 e 1935; e phenomeno identico na exportação, com o maximo de 3.374 toneladas e em 1933.

Receita — Consta do imposto addicional de 10 %, na importancia total de Réis 11:028$000 para o anno de 1935, aliás arrecadada exclusivamente nos mezes de Maio e Junho.

PORTOS DO CEARÁ

Porto de Camocim

Movimento de embarcações — Porto de movimento reduzido, do qual somente a partir de 1933 existem dados colligidos regularmente no ultimo quinquennio. E' este o resumo do movimento maritimo no porto de Camocim, relativamente aos ultimos tres annos:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1933	78	46.649	—	—	2	5 781	—	—
1934	127	41.110	+ 49	— 5.539	19	49.755	+ 17	+ 43.954
1935	143	29.189	+ 16	— 11.921	33	90.974	+ 14	+ 41.239

Verifica-se aqui, quanto ao movimento de cabotagem, augmento no numero de navios, porem diminuição na tonelagem total; e, quanto ao movimento de longo curso,

augmento apreciavel, quer no numero, quer na tonelagem. Em geral, ha augmento na tonelagem total, mais pronunciado no anno de 1934, mas ainda sem grande superioridade sobre o resultado de 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o triennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1933	—	—	13.383	—
1934	—	—	5.208	— 8.175
1935	—	—	6.238	+ 1.030

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1933	3.091	—	1.899	—
1934	18.095	+ 15.004	5.457	+ 3.558
1935	18.708	+ 613	6.751	+ 1.294

Não ha importação de longo curso. Quanto á importação por cabotagem, verifica-se diminuição de 1933 para 1934, reagindo porem o anno de 1935, embora sem attingir o valor de 1933. Quanto á exportação, verifica-se sensivel progresso de 1933 a 1935, quer em longo curso, quer em cabotagem.

Receita — Não existe no porto de Camocim. Nenhuma arrecadação houve do imposto addicional de 10 %, visto não haver importação de longo curso.

Porto de Fortaleza

Movimento de embarcações — O resumo do movimento maritimo no ultimo quinquennio é o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	522	827.925	—	—	106	279.925	—	—
1932	438	718.324	— 84	— 109.601	32	214.746	— 74	— 65.179
1933	473	776.182	+ 35	+ 57.858	87	241.510	+ 55	+ 26.764
1934	498	764.146	+ 25	— 12.036	114	319.428	+ 27	+ 77.918
1935	456	848.782	— 42	+ 84.636	95	260.706	— 19	— 58.722

Tem-se, pois, quanto ao movimento de cabotagem, ligeiras oscillações em numero e tonelagem de registro, em torno de um valor medio, que em tonelagem é approximada-

mente de 786.300 toneladas; e quanto ao movimento de longo curso, decrescimo sensivel em 1932, seguindo-se franco augmento nos outros dois annos, com valor maximo em 1934, para em 1935 sobrevir novo e sensivel decrescimo, quer em numero, quer em tonelagem.

Movimento de mercadorias — O movimento de importação e exportação no porto de Fortaleza é dado pelo seguinte resumo:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	17.947	—	34.170	—
1932	13.783	— 4.164	119.125	+ 84.955
1933	20.386	+ 6.603	83.901	— 35.224
1934	23.541	+ 3.155	52.087	— 31.814
1935	24.882	+ 1.341	55 861	+ 3.774

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	22.360	—	18.878	—
1932	6.905	— 15.555	20.179	+ 1.301
1933	13.894	+ 7.089	15.460	— 4.719
1934	69.343	+ 55.449	16.507	+ 1.047
1935	51.630	— 17.713	13.680	— 2.827

Quanto á importação: na de longo curso, decrescimo de 1931 para 1932, seguindo-se franca reacção nos demais annos, com o maximo, em 1935, de 24.882 toneladas; na de cabotagem, forte augmento de 1931 para 1932, seguido de declinio nos dois annos seguintes e ligeira reacção em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo de 1931 a 1932, seguindo-se reacção nos dois annos seguintes, principalmente em 1934, com o maximo de 69.343 toneladas, mas não sustentada em 1935, quando se verifica o decrescimo de mais de 17.000 toneladas; e na de cabotagem, oscillações para mais e para menos durante o quinquennio, mas em torno de uma recta descendente, verificando-se o minimo do movimento em 1935, com 13.680 toneladas.

Receita — Limita-se ao imposto addicional de 10 %, cuja arrecadação em 1935 attingiu a 919:621$700.

Porto de Natal

Movimento de embarcações — Tem-se para este movimento no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	292	575.768	—	—	110	142.920	—	—
1932	239	500.466	— 53	— 75.302	81	72.455	— 29	— 70.465
1933	271	550.133	+ 32	+ 49.667	97	130.551	+ 16	+ 58.096
1934	286	958.016	+ 15	+ 407.883	63	279.978	— 34	+ 149.427
1935	375	982.319	+ 89	+ 358.216	79	369.809	+ 16	+ 89.831

Por este resumo, verifica-se que, quanto ao movimento de navios de cabotagem, tem havido, em geral, progresso no numero e tonelagem respectivos, com apenas uma ligeira depressão em 1932; e quanto ao movimento de longo curso, uma forte depressão de 1931 a 1932, em connexão com um periodo de secca no nordeste brasileiro, para em seguida melhorar o movimento maritimo, com augmento successivo de tonelagem, maxima em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se para resumo do movimento de mercadorias no porto de Natal durante o ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	20.107	—	13.099	—
1932	3.756	— 16.351	13.547	+ 448
1933	6.395	+ 2.639	13.590	+ 43
1934	10.391	+ 3.996	21.328	+ 7.738
1935	18.546	+ 8.155	50.689	+ 3.361

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	4.922	—	16.694	—
1932	2.570	— 2.352	18.017	+ 1.323
1933	6.886	+ 4.316	16.405	— 1.612
1934	32.758	+ 25.872	15.583	— 822
1935	34.186	+ 1.428	11.758	— 3.825

Quanto á importação: forte depressão na de longo curso em 1932, em coincidencia com o periodo de secca succedido na epoca, com reacção nos tres annos seguintes, semelhantemente ao verificado no movimento de navios; e augmento na de cabotagem durante todo o quinquennio, com estacionamento no anno de 1932.

Quanto á exportação: o mesmo phenomeno de depressão em 1932, com augmento nos tres annos seguintes, quanto á exportação de longo curso; e phenomeno inverso quanto á de cabotagem, pois verifica-se augmento em 1932, para em seguida haver diminuições successivas de 1933 a 1935.

Receita — A renda bruta deste porto, organizado e explorado pelo Governo Federal desde 1932, foi, em 1935, de 471:972$700, superior ás dos annos anteriores; e o imposto addicional de 10 %, no mesmo anno, foi de 330:105$800. A receita total foi, pois, de 802:078$500.

PORTOS DA PARAHYBA

Porto de Cabedello

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	342	606 959	—	—	72	165.522	—	—
1932	318	557.615	— 24	— 49.344	65	157.395	— 7	— 8.127
1933	351	645.221	+ 33	+ 87.606	66	164.632	+ 1	+ 7.237
1934	332	556.129	— 19	— 89.092	78	212.892	+ 12	+ 48.260
1935	309	578.368	— 23	+ 22.239	132	356.592	+ 54	+ 143.700

Tem-se, quanto ao movimento maritimo de cabotagem, pequenas oscillações em numero e tonelagem de navios, mantendo-se, destarte, mais ou menos constante o movimento; e, quanto ao movimento de longo curso, pequena depressão em numero e tonelagem de 1931 a 1932, para sobrevir augmento constante nos tres ultimos annos.

Movimento de mercadorias — O movimento de importação e exportação no ultimo quinquennio é o seguinte:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	18.346	—	22.253	—
1932	12.729	— 5.617	30.719	+ 8.466
1933	23.445	+ 10.716	31.500	+ 781
1934	19.909	— 3.536	29.888	— 1.612
1935	20.609	+ 700	38.684	+ 8.796

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	5.855	—	24.467	—
1932	9.813	+ 3.958	29.503	+ 5.036
1933	6.647	— 3.166	24.319	— 5.184
1934	32.800	+ 26.153	20.770	— 3.549
1935	56.228	+ 23.428	27.127	+ 6.457

Quanto á importação: na de longo curso, oscillações de anno a anno durante o quinquennio, com augmento em 1935; na de cabotagem, augmento em geral, com uma depressão, porem, em 1934, para voltar em 1935 a valor superior aos dos annos anteriores, sendo esse maximo de 38.684 toneladas.

Quanto á exportação: em longo curso, um movimento ascencional bastante pronunciado no quinquennio, embora com uma depressão em 1933; e em cabotagem, augmento em 1932, seguindo-se diminuição nos dois annos posteriores, para em 1935 pronunciar-se sensivel reacção, voltando o valor da exportação a 27.127 toneladas, proximo ao maximo do quinquennio, obtido em 1932 com 29.503 toneladas.

Receita — Tendo este porto iniciado a sua exploração a partir de Maio de 1935, o total da sua renda bruta neste anno refere-se a oito mezes e é de 330:210$800. Quanto ao imposto addicional de 10 % em 1935, foi de 752:023$800. O total da receita no anno, foi, pois, de 1.082:234$600.

Porto João Pessoa

Movimento de embarcações — Neste porto não ha movimento maritimo de longo curso, que é todo feito no de Cabedello. O movimento de cabotagem no quinquennio ultimo é o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.
1931	362	9.727	—	—
1932	345	10.596	— 17	+ 869
1933	345	12.675	0	+ 2.079
1934	351	11.195	+ 6	— 1.140
1935	348	10.918	— 3	— 277

Parallelamente ao diminuto movimento de mercadorias, nota-se aqui um movimento de navios pequeno, oscillando a tonelagem total entre 9.727 e 12.675 toneladas, verificando-se decrescimo em 1935, apenas de 277 toneladas com relação ao anno anterior.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio, para movimento de mercadorias de cabotagem:

CABOTAGEM

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	6.942	—	3.255	—
1932	12.140	+ 5.198	4.257	+ 1.002
1933	8.409	— 3.731	3.601	— 656
1934	8.661	+ 252	2.478	— 1.123
1935	8.411	— 250	2.642	+ 164

Neste limitado movimento de mercadorias verifica-se, quanto ao de importação, um augmento em 1932, para em seguida haver diminuição e constancia de valor nos ultimos tres annos; e quanto ao movimento de exportação, augmento igualmente em 1932, com decrescimo nos dois annos seguintes e legeiro augmento em 1935.

Receita — Nenhuma no porto de João Pessôa, não só por não ser porto organizado, como por não haver importação de longo curso, que dê logar, consequentemente, a arrecadação do imposto addicional de 10 %.

PORTO DE RECIFE

Movimento de embarcações — Tem-se, para o ultimo quinquennio, o seguinte resumo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	1.094	1.679.944	—	—	381	1.387.134	—	—
1932	1.021	1.495.093	— 73	— 184.851	323	1.214.866	— 58	— 172.268
1933	1.117	1.698.732	+ 96	+ 203.639	359	1.694.938	+ 36	+ 480.072
1934	1.081	1.634.160	— 36	— 64.572	427	2.007.321	+ 68	+ 312.383
1935	1.015	1.335.017	— 66	— 299.143	558	2.589.158	+ 131	+ 571.837

Verifica-se aqui que, quanto ao movimento de navios de cabotagem, houve ligeiros decrescimos, com excepção do anno de 1933, accentuando-se um pouco mais em 1935; e quanto ao movimento de navios de longo curso, ligeiro decrescimo em 1932, com accentuado augmento nos annos seguintes e o maximo em 1935, de 558 navios, dando uma tonelagem de 2.589.158 toneladas.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	220.019	—	100.767	—
1932	263.475	+ 43.456	114.599	+ 13.832
1933	272.459	+ 8.984	126.613	+ 12.014
1934	372.377	+ 99.918	139.387	+ 12.774
1935	300.573	— 71.804	167.486	+ 28.098

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	34.801	—	210.940	—
1932	45.938	+ 11.137	273.574	+ 62.634
1933	40.990	— 4.948	265.680	— 7.894
1934	59.766	+ 18.776	307.041	+ 41.361
1935	121.886	+ 62.120	282.887	— 24.154

Quanto á importação: na de longo curso, augmento constante nos quatro primeiros annos, para verificar-se uma depressão em 1935; e na de cabotagem, augmento em todo o quinquennio, com o maximo de 167.486 toneladas em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, augmento em geral, com pequena depressão apenas em 1933, passando de 34.801 toneladas em 1931 para 121.886 toneladas em 1935; e na de cabotagem, oscillações de anno a anno, com o maximo em 1934, de 304.041 toneladas, para verificar-se diminuição em 1935, com 282.887 toneladas.

Receita — A renda bruta arrecadada no porto do Recife no anno findo attingiu a 5.443:393$600, superior, portanto, a do anno anterior, que foi de 4.884:781$100. O imposto addicional de 10 % produziu um total de 4.482:124$600. A receita total foi, pois, de 9.925:718$200.

PORTO DE MACEIO

Os dados estatisticos deste porto, onde não existe qualquer commissão ou turma permanente em serviço, são obtidos pela Fiscalização do Porto do Recife annualmente, com atrazo de muitos mezes, de sorte que não podem aqui figurar os resultados relativos a 1935. Nestas condições, examinaremos abaixo, em vez do quinquennio ultimo, o de 1930 a 1934.

Movimento de embarcações — Tem-se para o referido quinquennio de 1930 a 1934:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.
1930	1.508	700.238	—	—	92	238.470	—	—
1931	1.540	795.872	+ 32	+ 95.634	66	158.524	— 26	— 79.946
1932	1.535	914.275	— 5	+ 118.403	57	146.351	— 9	— 12.173
1933	1.460	991.292	— 75	+ 77.017	57	156.162	0	+ 9.811
1934	1.380	1.026.619	— 80	+ 35.327	64	177.977	+ 7	+ 21.815

Verifica-se aqui, quanto ao movimento de cabotagem, diminuição no numero de navios, mas sensivel augmento na respectiva tonelagem com um maximo, em 1934, de 1.026.619 toneladas; e quanto ao movimento de longo curso, diminuição sensivel em 1931, menos pronunciada em 1932 e augmento em seguida, embora ainda não voltando a tonelagem a attingir o total obtido em 1930.

Movimento de mercadorias — Tem-se, de 1930 a 1934:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1930	11.844	—	110.598	—
1931	6.737	— 5.107	41.541	— 69.057
1932	5.828	— 909	34.189	— 7.352
1933	5.660	— 168	38.607	+ 4.418
1934	5.463	— 197	38.357	— 250

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1930	8.940	—	110.883	—
1931	346	— 8.594	118.100	+ 7.217
1932	8.124	+ 7.778	98.700	— 19.400
1933	10.049	+ 1.925	83.768	— 14.932
1934	19.149	+ 9 100	80.899	— 2.869

Nota-se, quanto á importação, diminuição em geral, quer na de longo curso, quer na de cabotagem, com apenas um esboço de reacção na de cabotagem, em 1933. Quanto á exportação, pequeno decrescimo em 1931 na de longo curso, para affirmar-se um augmento sensivel nos demais annos, com uma tonelagem de mercadorias em 1934 quasi dupla da do anno anterior; e pequeno augmento na de cabotagem em 1931, para em seguida decrescer essa exportação anno a anno até 1934.

Receita — Pelos motivos acima expostos, não é possivel dar aqui a receita do porto em 1935, constante da arrecadação do imposto addicional de 1 %. Em 1935 a receita constou da taxa de 2 % ouro, em papel, na importancia de 358 :880$900.

PORTO DE ARACAJÚ

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	385	113.302	—	—	5	4.775	—	—
1932	322	94.101	— 63	— 39.201	6	7.668	+ 1	+ 2.893
1933	340	119.912	+ 18	+ 25.811	5	6.047	— 1	— 1.621
1934	338	120.198	— 2	+ 286	4	4.438	— 1	— 1.609
1935	338	112.314	0	— 7.884	4	4.900	0	+ 462

Quanto ao movimento de navios de cabotagem, verificam-se oscillações varias até 1935, mas não muito accentuadas, mantendo-se, pois, uma situação de equilibrio, de modo geral; e quanto ao movimento de longo curso, aliás de mui pouca importancia no porto de Aracajú, ligeiro accrescimo em 1932, para succeder diminuição, com resultados quais iguaes nos annos de 1934 e 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	1.762	—	18.590	—
1932	1.294	— 468	15.270	— 3.320
1933	1.303	+ 9	20.604	+ 5.334
1934	1.586	+ 283	13.349	— 7 255
1935	1.811	+ 225	17.207	+ 3.858

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	3.173.	—	59.569	—
1932	—	—	35.344	— 24.225
1933	—	—	34.659	— 685
1934	—	—	40 025	+ 5 366
1935	258	—	66 063	+ 26.038

Quanto á importação: na de longo curso, ligeiro decrescimo em 1932, para succeder augmento nos annos seguintes até 1935, quando a tonelagem total de mercadorias foi maxima, com 1.811 toneladas, valor que demonstra aliás o insignificante movimento de longe curso nesse porto; e oscillações de anno a anno na importação por cabotagem, obtendo-se em 1935 17.207 toneladas, valor proximo ao maximo de 18.590 toneladas, obtido em 1931.

Quanto á exportação: movimento quasi nullo de exportação de longo curso; e diminuição da exportação de cabotagem em 1932 e 1933, para seguir-se franca reacção nos dois annos seguintes, com um valor maximo em 1935, de 66.063 toneladas.

Receita — Consta do imposto addicional de 10 %, que em 1935 attingiu a importancia de apenas 60:092$200.

PORTOS DA BAHIA

Porto da Bahia (São Salvador)

Movimento de embarcações — O movimento maritimo no ultimo quinquennio resume-se no seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM					LONGO CURSO		
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.
1931	994	1.887.182	—	—	511	2.017.884	—	—
1932	894	1.712.586	— 100	— 17.596	471	2.047.768	— 40	+ 29.884
1933	908	1.753.973	+ 14	+ 41.387	476	2.297.099	+ 5	+ 249.331
1934	891	1.616.506	— 17	— 137.467	509	2.415.055	+ 33	+ 117.956
1935	3.028	1.315.325	+2137	— 301 081	569	2.437.619	+ 60	+ 22 564

Em primeiro logar, convem observar o exagerado numero de embarcações de cabotagem em 1935. Tudo faz crêr que, interpretando exageradamente as instrucções sobre estatistica, foram incluidas pela Fiscalização do Porto, na parte relativa a "pequena cabotagem", embarcações miudas, que não concorrem para qualquer movimento commercial apreciavel, como botes de pesca, lanchas, saveiros, catraias, etc. O telegramma da 4ª Divisão n. 174, de 6—3—36 solicitou informações a respeito, mas a resposta dada pela Fiscalização nada adiantou, de sorte que, devido á premencia do tempo, acha-se aqui incluido o exagerado total do numero de embarcações em 1935, que aliás não affecta de modo sensivel a tonelagem, a qual será unicamente considerada no que se segue.

Verifica-se, quanto ao movimento de cabotagem, um decrescimo geral, desde 1.887.182 toneladas em 1931 até 1.315.425 toneladas em 1935, com apenas uma ligeira reacção em 1933; e quanto ao movimento de longo curso, um augmento de anno a anno, até 1935, quando foi attingido o valor maximo do quinquennio, com 2.437.619 toneladas.

Movimento de mercadorias — A importação e a exportação no ultimo quinquennio resume-se no seguinte:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	61.826	—	176.993	—
1932	80.316	+ 18.490	183.979	+ 6.986
1933	65.357	— 14.959	183.233	— 746
1934	54.859	— 10.498	181.005	— 2.228
1935	76.342	+ 21.483	194.231	+ 13 226

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	126.859	—	53.982	—
1932	112.693	— 14.166	50.411	— 3.571
1933	126.625	+ 13.932	67.173	+ 16.762
1934	144.768	+ 18.143	76.201	+ 9.028
1935	160.413	+ 15.645	77.489	+ 1.288

Quanto á importação: na de longo curso, augmento em 1932, para seguir-se diminuição nos dois annos seguintes e, por fim, uma accentuada reacção em 1935, com 76.342 toneladas, numero que se approxima do maximo no quinquennio, de 80.316 toneladas, em 1932; e na de cabotagem, phenomeno identico, mas sendo maximo o numero obtido em 1935, com 194.231 toneladas, um pouco acima do obtido em 1932, que foi de 183.979 toneladas.

Quanto á exportação: augmento geral, quer na de longo curso, quer na de cabotagem, com os valores maximos em 1935, respectivamente de 160.413 e 77.489 toneladas.

Receita — A renda bruta em 1935 attingiu a importancia de 5.647:172$320, sensivelmente superior á do anno anterior, que foi de 4.909:098$720. O imposto addicional de 10 % attingiu, no anno, a 2.229:513$400; e a renda especial relativa á Avenida Jequitaia attingiu a 568:141$942. A receita total foi, por consequencia, de 8.444:827$662.

Porto de Ilheus

Movimento de embarcações — Tem-se, para o ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	409	162.066	—	—	11	13.363	—	—
1932	478	147.002	+ 69	— 15.064	11	15.549	0	+ 2.186
1933	400	147.823	— 78	+ 821	8	8 967	— 3	— 6.582
1934	414	142.907	+ 14	— 4.916	6	6.050	— 2	— 2.917
1935	479	96.433	+ 65	— 46.474	22	21.201	+ 16	+ 15.151

Quanto ao movimento de cabotagem, verifica-se que, embora tenha havido augmento no numero de navios, com excepção apenas do anno de 1933, houve sensivel decrescimo na tonelagem total de registro, com a particularidade de um pequeno augmento no mesmo anno em que se deu a diminuição no numero de navios. Quanto ao movimento de longo curso, depois de diminuir sensivelmente nos annos de 1933 e 1934, reagiu fortemente em 1935, com um valor maximo de 21.201 toneladas, contra 15.549 toneladas em 1932.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	—	—	18.430	—
1932	—	—	25.314	+ 6.884
1933	—	—	24.475	— 839
1934	—	—	25.492	+ 1.017
1935	—	—	30.875	+ 5.383

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	13.851	—	32.327	—
1932	23.587	+ 9.736	43.095	+ 10.768
1933	14.085	— 9.502	41.341	— 1.754
1934	18.575	+ 4.490	47.648	+ 6.307
1935	29.469	+ 10.894	48.227	+ 579

Quanto á importação, tem-se a considerar somente a de cabotagem, visto não haver importação de longo curso; nota-se, naquella, um movimento ascencional geral, com apenas uma ligeira depressão em 1933, para chegar-se a um valor maximo em 1935, com 30.875 toneladas.

Quanto á exportação, quer de longo curso, quer de cabotagem, verifica-se phenomeno semelhante ao da importação por cabotagem, isto é, augmento geral, com depressão apenas em 1933, para chegar-se, em 1935, aos maximos respectivamente de 29.469 e 48.227 toneladas.

Receita — Consiste somente na renda bruta do porto, visto não haver arrecadação do imposto addicional de 10 %. A renda bruta em 1935 attingiu a 1.325:245$754, um pouco superior á do anno anterior, que foi de 1.220:681$010.

PORTO DE VICTORIA

Movimento de embarcações — No ultimo quinquennio, tem-se para movimento de embarcações no porto de Victoria:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	559	924.889	—	—	219	638.382	—	—
1932	600	1.099.891	+ 41	— 175.002	179	537.348	— 40	— 101.034
1933	520	906.780	— 80	— 193.111	181	569.742	+ 2	+ 32.394
1934	487	896.817	— 33	— 9.963	181	560.709	0	— 9.033
1935	1.127	676.357	+ 640	— 220.460	273	854 637	+ 92	— 293.928

Cabe aqui observação semelhante á que, na parte relativa ao porto da Bahia, foi feita quanto ao numero exagerado de embarcações de cabotagem. Trata-se, certamente, da inclusão de grande numero de embarcações miudas que não apresentam movimento commercial apreciavel. Consideraremos, pois, somente a tonelagem, na qual não têm influencia apreciavel taes embarcações miudas.

Quanto ao movimento de navios de cabotagem, depois de um augmento razoavel em 1932, sobrevem diminuição até 1935, chegando-se a um minimo de tonelagem no quinquennio; e, quanto ao movimento de longo curso, decrescimos em 1932 e 1934, com uma forte reacção em 1935, quando attingido o maximo do quinquennio, com o total de 834.637 toneladas de registro.

Movimento de mercadorias — Tem-se para este movimento no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	4.804	—	35.941	—
1932	2.561	— 2.243	42.319	+ 6 378
1933	3.215	+ 654	40.368	— 1.951
1934	4.803	+ 1.588	57.266	+ 16.898
1935	3.515	— 1.288	60.808	+ 3.542

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	95.329	—	15.673	—
1932	78.663	— 16.666	21.783	+ 6.110
1933	76.758	— 1.905	22.263	+ 480
1934	68.707	— 8.051	26.198	+ 3.935
1935	81.421	+ 12.714	29 641	+ 3.443

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1932, reacção nos dois annos seguintes, com valor em 1934 proximamente igual ao de 1931, e decrescimo no anno de 1935; na de cabotagem, augmento geral durante o quinquennio, com apenas ligeira depressão em 1933 e valor maximo em 1935, com 60.808 toneladas.

Quanto á exportação: diminuição na de longo curso durante os annos de 1933 e 1934, para verificar-se sensivel augmento em 1935, com um total approximando-se do de 1931; e augmento na de cabotagem durante todo o quinquennio, para offerecer 1935 o maximo, de 29.641 toneladas.

Receita — Não se achando ainda o porto em exploração, consiste a receita somente na arrecadação do imposto addicional de 10 %, que attingiu, em 1935, a importancia de 163 :903$100.

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS Nº.	DIFFERENÇAS Tons.
1931	2.093	2 405.167	—	—	1.801	9.018.735	—	—
1932	1 886	2.223.779	— 207	— 182 388	1.557	7.994.001	— 244	— 1.024.732
1933	1.963	2 261.039	+ 77	+ 37.260	1.641	8.158.482	+ 84	+ 164.481
1934	1.902	2.304.270	— 61	+ 43.231	1.704	8.157.170	+ 63	— 1.312
1935	1.829	1 962.451	— 73	— 341.819	1.731	8.449 661	+ 27	+ 292.491

Considerando estes dados, vê-se que, quanto ao movimento de cabotagem, ha diminuição no numero e tonelagem dos navios em 1932, um pequeno augmento em 1933, accentuado em 1934 quanto á tonelagem, mas descahindo em 1935, com o minimo do quinquennio, correspondente a 1.829 embarcações com 1.962.451 toneladas de registro; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição em 1932 e ligeiro augmento nos annos seguintes, salvo insignificante differença para menos na tonelagem de 1934.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	1.179.668	—	435.833	—
1932	1.118.966	— 60 702	490.815	+ 54.982
1933	1.181.184	+ 62.218	504.061	— 13.246
1934	1.120.377	— 60.807	613.331	— 109.270
1935	1.368.315	+ 247.938	640.596	+ 27.265

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	564.058	—	310.759	—
1932	389.283	— 174.775	363.633	+ 52.874
1933	340.905	— 48.378	318.538	— 45.095
1934	255.833	— 85.072	305.817	— 12.721
1935	409.613	+ 153.780	344.150	+ 38.333

Quanto á importação: na de longo curso, a par de decrescimos em 1932 e 1934, augmentos em 1933 e 1935, sendo que estes compensando francamente aquelles, de modo que, ao chegar a 1935, o movimento geral de mercadorias attinge valor approximando-se do de 1931 e sobrepujando de 247.938 toneladas o total obtido em 1934; e na de cabotagem, augmento durante todo o quinquennio, attingindo valor maximo em 1935, com 640.596 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo de 1931 a 1934, com reacção em 1935, quando o total approxima-se do de 1931; e na de cabotagem, augmento em 1932, para segui-se decrescimo nos dois annos seguintes e depois uma melhora no valor apresentado em 1935. Infelizmente, os valores commerciaes da exportação de longo curso têm decrescido, devido á depreciação da nossa moeda, de forma que o grande augmento da nossa exportação, que se verifica no resumo acima, não é bastante compensador.

Receita — A renda bruta no porto do Rio de Janeiro foi, em 1935, de Reis 18.894:888$800, superior, portanto, á de 1934, que foi de 16.005:617$000. A arrecadação do imposto addicional de 10 % produziu em 1935 o total de 35.769:559$500. A receita total foi, pois, de 54.664:448$300 no anno de 1935.

PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Porto de Nictheroy

Movimento de embarcações — O movimento deste porto é todo feito por batelões e outras embarcações desta natureza, que transportam a carga dos vapores fundeados na bahia de Guanabara. Não existe, pois, acostamento de navios no porto de Nictheroy e não ha que registrar aqui, portanto, movimento de navios.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso tem sido insignificante no porto de Nictheroy, fazendo-se toda pelo porto do Rio de Janeiro, como se vê pelo resumo abaixo, em que apenas em 1931 apparecem 27 toneladas sob esta rubrica. Eis aqui o resumo da importação e exportação:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	27	—	6.276	—
1932	—	—	3.658	— 2.618
1933	—	—	4.661	+ 1.003
1934	—	—	6.028	+ 1.367
1935	—	—	8.381	+ 2.353

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	9 306	—	960	—
1932	8.319	— 987	959	— 1
1933	4 943	— 3.376	1 088	+ 129
1934	2.151	— 2.792	2 738	+ 1.650
1935	2 766	+ 615	579	— 2 159

Verifica-se, pelo exame deste resumo, o quanto é diminuto o movimento de mercadorias no porto de Nictheroy, o que é devido á sua visinhança do do Rio de Janeiro. Na importação de cabotagem nota-se, depois de uma depressão em 1932, augmento nos annos seguintes, com valor maximo, de 8.381 toneladas, em 1935. Na exportação de longo curso, decrescimo de 1932 a 1934, desenhando-se uma ligeira reacção em 1935; e na de cabotagem, estacionamento de 1931 a 1932, augmento em 1933 e 1934,para em seguida sobrevir consideravel diminuição em 1935, com o minimo do quinquennio.

Receita — A renda bruta em 1935 foi de 594:066$500 e o imposto addicional de 10 % foi de 454:291$700, perfazendo o total de 1.048:358$200 para a receita no anno findo.

Porto de Angra dos Reis

A exploração deste porto foi iniciada em Outubro de 1934, mas somente a partir de Julho do anno findo foi iniciada pela Fiscalização dos Portos do Rio de Janeiro a colheita dos respectivos dados estatisticos. Assim, nenhum estudo comparativo dos resultados annuaes pode ainda ser feito e só ha que registrar os dados obtidos no 2º semestre de 1935.

Nesse semestre, houve um movimento de cabotagem de 107 embarcações, com 37.087 toneladas de registro; e, quanto a longo curso, de 69 navios, com 198.950 toneladas, perfazendo o total geral de 176 navios, com 236.037 toneladas. Quanto ao movimento de mercadorias, registram-se 27.916 toneladas de importação de longo curso, 11.257 toneladas de importação de cabotagem, 6.645 toneladas de exportação de longo curso e 1.596 toneladas de exportação de cabotagem, perfazendo um total geral de 47.414 toneladas para o movimento geral de mercadorias.

Quanto á receita desse porto, consta da renda bruta, na importancia de Reis 214:154$702, e do imposto addicional de 10 %, na importancia de 148:186$800, para todo o anno de 1935.

Porto de Forno

A Fiscalização dos Portos do Estado do Rio de Janeiro iniciou em 1935 a collectanea de dados estatisticos do porto de Forno, em Cabo Frio, porto esse destinado exclusivamente á exportação de sal. Esses dados constam, por emquanto, apenas da exportação de sal e da renda do porto, que se acham consignados em um quadro annexo. Trata-se de um porto de concessão, feita inicialmente ao Dr. Miguel Couto Filho (decreto n. 16.681, de 26—11—24) e posteriormente transferida á Companhia Porto e Melhoramentos de Cabo Frio (decreto n. 18.943, de 11—10—29), sendo o serviço de exploração autorizado a titulo provisorio e somente por cabotagem, pelo aviso n. 18, de 22—9—30. Esse serviço foi inaugurado a 15 de Novembro de 1930, com um cáes de construcção provisoria dando logar ao acostamento de um só navio.

No anno de 1935, a partir do qual foi iniciada regularmente a estatistica deste porto, a exportação de sal attingiu o total de 7.631 toneladas. A renda bruta attingiu no anno, apenas a importancia de 19:343$680, o que demonstra a pequena importancia do movimento deste porto.

PORTO DE SANTOS

Movimento de embarcações — Completando o quinquennio de 1931 a 9135 com os dados chegados á Administração Central á ultima hora, obteve-se o seguinte quadro:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons			Nº.	Tons.
1931	1.489	2.058.584	—	—	1.573	8.108.055	—	—
1932	1.036	1.471.324	— 453	— 587.260	1.096	5.747.957	— 477	— 2.360.098
1933	1.379	1.890.770	+ 343	+ 419.446	1.582	8.256.166	+ 486	+ 2.508.209
1934	1.274	1.854.495	— 105	— 36.275	1.595	8.280.139	+ 13	+ 23.973
1935	1.302	1.536.732	+ 28	— 317.763	2.134	8.691.605	+ 539	+ 411.466

Verifica-se em 1932 sensivel queda no numero e tonelagem dos navios de cabotagem e longo curso entrados no porto de Santos, resultado immediato da revolução constitucionalista em São Paulo.

Dissipada essa causa, retomou o porto de Santos o seu rithmo anterior, com rapido progresso, de accordo com as forças productoras e industriaes daquelle Estado.

Movimento de mercadorias — Com os dados vindos á ultima hora, eis aqui o resumo do quinquennio em apreço:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	1.026.925	—	409.358	—
1932	747.369	— 279.556	363.659	— 45.699
1933	1.205.783	+ 458.414	.406.174	+ 42.515
1934	1.258.608	+ 52.825	380.600	— 25.574
1935	1.464.320	+ 205.712	440.532	+ 59.932

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	911.446	—	121.915	—
1932	572.475	— 338.971	120.352	— 1.563
1933	870.413	+ 297.938	139.026	+ 18.674
1934	1.001.446	+ 131.033	147.439	+ 8.413
1935	1.099.832	93.386	144.529	— 2.910

Quanto á importação, verifica-se em toda ella uma forte depressão em 1932, em virtude da causa citada, com reacção em seguida, tendente a restabelecer o movimento anterior, sobrepujando o anno de 1935 a todos os quatro annos anteriores.

Quanto á exportação, phenomeno identico de depressão em 1932 e reacção nos dois annos seguintes, apresentando o anno de 1934 o valor maximo do quinquennio.

Receita — Com os dados só chegados á ultima hora é que poude ser obtido o total da renda bruta do porto e do imposto addicional de 10 % no anno de 1935. Obteve-se, dest'arte, para a renda bruta em 1935 a importancia de 46.512:085$411, valor superior ao de 1934, que attingiu a 41.847:734$918. Quanto ao imposto addicional de 10 %, attingiu no mesmo anno, a importancia de 39.655:103$600.

PORTO DE PARANAGUA

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	631	602.491	—	—	82	207.250	—	—
1932	585	543.028	— 46	— 59.463	77	187.916	— 5	— 19.344
1933	561	490.481	— 24	— 52.547	93	233.717	+ 16	+ 45.801
1934	519	422.295	— 42	— 68.186	101	237.990	+ 8	+ 4 273
1935	509	400.524	— 10	— 21.771	122	306.443	+ 21	+ 68.453

Quanto ao movimento de embarcações de cabotagem, verifica-se constante decrescimo no numero e tonelagem de navios entrados, chegando-se ao minimo de 509 navios, com 400.524 toneladas, em 1935.

Quanto ao movimento de longo curso, depois de uma depressão em 1932, constata-se augmento nos annos seguintes, mais accentuado em 1935, com o maximo de 122 navios e 306.443 toneladas.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	8.371	—	14.574	—
1932	4.211	— 4.160	14.140	— 434
1933	9.752	+ 5.541	19.470	+ 5.330
1934	8.229	— 1.523	19.720	+ 250
1935	9 888	+ 1.659	18.692	— 1.028

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	22.195	—	22.538	—
1932	18.700	— 3.495	23.556	+ 1.018
1933	20.540	+ 1.840	25.193	+ 1.637
1934	29.841	+ 9.301	30.083	+ 4.890
1935	34.628	+ 4.787	29.139	— 944

Quanto á importação: na de longo curso, oscillações de anno a anno, com o mais baixo valor em 1932, para em 1935 ter-se o valor maximo do quinquennio, com 9 888 toneladas; e na de cabotagem, valor minimo tambem em 1932, observando-se reacção nos dois annos seguintes, até o maximo de 19.720 toneladas em 1934, para produzir-se uma pequena depressão em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, diminuição, com valor minimo (18.700 toneladas) em 1932, para seguir-se franca reacção até 1935, com o maximo do quinquennio de 34.628 toneladas; e na de cabotagem, augmento de anno a anno, até 1934, com o maximo do quinquennio, de 30.139 toneladas, para seguir-se uma ligeira diminuição de 944 toneladas em 1935.

Receita — Tendo o porto de Paranaguá entrado no seu periodo de organização em 1935, foi iniciada a sua exploração em Abril do mesmo anno. Assim, a renda bruta em 1935 refere-se a nove mezes do anno e attinge a 292:384$900. O imposto addicional de 10 % rendeu, em 1935, a quantia de 451:174$100, a qual, reunida á renda bruta, perfaz a receita total de 743:559$000.

PORTO DE SÃO FRANCISCO

Movimento de embarcações — No ultimo quinquennio foi o seguinte o movimento maritimo em São Francisco do Sul:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	783	385.005	—	—	134	505.098	—	—
1932	693	345.032	— 90	— 39.973	110	437.348	— 24	— 67.750
1933	732	360.805	+ 39	+ 15.773	132	476.522	+ 22	+ 59.174
1934	644	281.975	— 88	— 78.832	134	529.137	+ 2	+ 52.615
1935	624	190.325	— 20	— 91.648	164	539.415	+ 30	+ 10.278

No movimento de cabotagem verifica-se em geral decrescimo em numero e tonelagem de navios, com excepção do anno de 1933, em que esboçou-se uma pequena reacção; e no movimento de longo curso, uma diminuição em 1932, seguida de augmento nos annos seguintes, apresentando 1935 o maximo de 164 navios, com 539.415 toneladas.

Movimento de mercadorias — No resumo abaixo, deixa de figurar a importação de longo curso em 1935, devido á extranha recusa, por parte do Inspector da Alfandega de São Francisco, em fornecer este dado á Fiscalização dos Portos de Santa Catharina, sob a allegação de constituir segredo da repartição, em contraste com as congeneres repartições aduaneiras em todos os demais portos do paiz, aguardando-se actualmente o resultado das providencias solicitadas junto ao Ministerio da Fazenda pelo da Viação. Eis aqui o resumo da importação e exportação no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	16.936	—	51.245	—
1932	15.194	— 1.742	16.165	— 35.080
1933	19.878	+ 4.684	17.645	+ 1.480
1934	19.035	— 843	20.670	+ 3.025
1935	—	—	19.286	— 1.384

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	47.138	—	45.819	—
1932	59.597	+ 12.459	58.270	+ 12.451
1933	53.925	— 5.672	67.162	+ 8.892
1934	76.042	+ 22.117	66.177	— 985
1935	90.632	+ 14.590	72.830	+ 6.653

Até 1934, quando ainda não se fazia sentir a isolada prohibição do Sr. Inspector da Alfandega de São Francisco, verifica-se progresso na importação de longo curso até 1933 e pequena diminuição em 1934; e na importação de cabotagem, diminuição no anno de 1932, augmento nos dois annos seguintes e diminuição em 1935, mantendo-se, porem pouco abaixo o total do de 1934.

Quanto á exportação: na de longo curso, augmento em geral, com uma baixa em 1933, para em 1935 chegar-se ao maximo do quinquennio, com 90.632 toneladas; e na de cabotagem, phenomeno semelhante, apresentando-se, porem, o decrescimo em 1934, aliás pequeno, e chegando-se em 1935 ao maximo de 72.830 toneladas.

Receita — Resume-se na arrecadação do imposto addicional de 10 %, de 313:908$000, em 1935.

PORTO DE ITAJAHY

Movimento de embarcações — Porto de accesso consideravelmente menos franco que o anterior, não apresenta no quinquennio ultimo movimento maritimo de longo curso. O movimento de cabotagem é o seguinte no quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM			
	N°.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			N°.	Tons.
1931	539	193.849	—	—
1932	534	183.874	— 5	— 9.975
1933	550	179.204	+ 16	— 4.670
1934	496	155.027	— 54	— 24.177
1935	493	144.591	— 3	— 10.436

Por este resumo, vê-se que houve decrescimo geral no movimento maritimo do quennio, passand-se de uma tonelagem total de 193.849 em 1931 para 144.591, em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se para a importação e a exportação no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	1.330	—	14.630	—
1932	1.576	+ 246	14.228	— 402
1933	2.430	+ 854	17.499	+ 3.271
1934	1.466	— 964	19.915	+ 2.416
1935	3.141	+ 1.675	17.735	— 2.180

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	715	—	25.284	—
1932	291	— 424	31.696	+ 6.412
1933	393	+ 102	43.766	+ 12.070
1934	515	+ 122	40.440	— 3.326
1935	196	— 319	45.644	+ 5.204

O movimento de mercadorias de longo curso no porto de Itajahy tem logar por intermedio do porto de Florianopolis.

Quanto á importação: na de longo curso, aliás insignificante, augmento em geral, com uma depressão em 1934; e na de cabotagem, diminuição em 1932, seguida de augmento nos dois annos seguintes e novamente diminuição em 1935, apresentando-se o maximo em 1934, com 19.915 toneladas.

Quanto á exportação: demasiado limitada a de longo curso, apresenta uma diminuição em 1935; e quanto á de cabotagem, augmento em geral, pois a ligeira depressão notada em 1934 é compensada pelo forte augmento em 1935, quando se observa o maximo do quinquennio, com 45.644 toneladas.

Receita — Consiste no imposto addicional de 10 %, que no anno findo attingiu a 97:585$900.

PORTO DE FLORIANOPOLIS

Movimento de embarcações — O movimento predominante neste porto é o de cabotagem. Para São Francisco, o porto commercial por excellencia do Estado de Santa Catharina, se dirige principalmente o movimento de longo curso do mesmo Estado. Eis aqui o resumo do movimento maritimo no quinquennio ultimo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	1.062	320.702	—	—	25	70.576	—	—
1932	991	247.938	— 71	— 72.764	18	48.409	— 7	— 22.167
1933	903	214.051	— 88	— 33.887	24	66.638	+ 6	+ 18.227
1934	845	197.882	— 58	— 16.169	26	74.781	+ 2	+ 8.145
1935	879	233.717	+ 34	+ 35.835	39	108.250	+ 13	+ 33.469

Quanto ao movimento de cabotagem, depois de repetido decrescimo até 1934, desenha-se uma sensivel reacção em 1935; e quanto ao movimento de longo curso, diminuição em 1932, seguida de progresso nos demais annos, sendo attingido o maximo do quinquennio em 1935, com 39 navios, correspondentes a 108.250 toneladas.

Movimento de mercadorias — E' o seguinte no quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	4.910	—	15.412	—
1932	2.842	— 2.068	17,732	+ 2.320
1933	5.105	+ 2.263	18.089	+ 357
1934	5.556	+ 451	16.200	— 1.889
1935	9.094	+ 3.538	17.671	+ 1.471

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	1.739	—	8.907	—
1932	1.553	— 184	11.298	+ 2.391
1933	1.787	+ 234	12 466	+ 1.168
1934	1.637	— 150	12.735	+ 269
1935	1.397	— 240	11.961	— 774

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1932, logo compensada com o augmento sensivel nos annos seguintes, até o maximo de 9.094 em 1935; e na de cabotagem, augmento até 1933, com o maximo de 18.089 toneladas, diminuição em 1934 e reacção em 1935. Quanto á exportação: na de longo curso, aliás insignificante, pequenas variações apenas; e na de cabotagem, augmento até 1934, com diminuição em 1935.

Receita — Consiste somente no imposto addicional de 10 %, que foi, em 1935, de 352:824$600.

PORTO DE LAGUNA

Movimento de embarcações — Não houve movimento maritimo de longo curso no porto de Laguna, onde raramente dá entrada algum cargueiro de longo curso de reduzido calado, tendo em vista as difficuldades de accesso e pouca profundidade da barra. O movimento de navios de cabotagem resume-se no seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.
1931	539	193.849	—	—
1932	534	183.874	— 5	— 9.975
1933	550	179.204	+ 16	— 4.670
1934	143	12.316	— 407	— 66.888
1935	167	19.684	+ 24	+ 6.368

Verifica-se, pelo exame deste quadro, a sensivel diminuição do movimento maritimo de cabotagem, que passou de 193.849 toneladas, em 1931, para 12.316 toneladas, em 1934, apresentando-se um augmento, relativamente pequeno, em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no quinquennio:

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO			
	CABOTAGEM		LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	8.392	—	211	—	18.138	—
1932	8.885	+ 493	43	— 168	22.529	+ 4.391
1933	8.716	— 169	134	+ 91	12.475	— 10.054
1934	7.986	— 730	86	— 48	17.657	+ 5.182
1935	8.765	+ 779	746	+ 660	12.509	— 5.148

Na importação de cabotagem, unica no porto de Laguna, verificam-se pequenas depressões em 1933 e 1934, mas de pêquena monta e mantendo-se, portanto, um certo equilibrio.

Quanto á exportação: valores insignificantes na de longo curso, havendo, em todo caso, sensivel augmento de 1935; e oscillações na de cabotagem, em torno de uma linha descendente, que faz apparecer em 1935 o minimo do quinquennio, com 12.509 toneladas.

Receita — Não ha neste porto, porquanto não existe arrecadação do imposto addicional de 10 %.

PORTO DO RIO GRANDE

Com os dados vindos do Rio Grande á ultima hora, poude ser completado o resumo quinquennal abaixo, no qual são reunidos os dados relativos ao Porto Novo e ao Porto Antigo.

Movimento de embarcações — Tem-se o resumo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931	912	1.307.129	—	—	348	1.257.113	—	—
1932	833	1.268.862	— 79	— 38.267	244	1.975.361	— 104	+ 718.248
1933	924	1.367.280	+ 91	+ 98.418	302	1.294.962	+ 58	— 680.399
1934	838	1.312.396	— 86	— 54.884	323	1.406.973	+ 21	+ 112.011
1935	912	1.161.490	+ 74	— 150.906	401	1.590.708	+ 78	— 183.735

Quanto ao movimento de cabotagem, ligeiras variações apenas de anno a anno, chegando-se em 1935 a valor proximo do de 1934 e inferior ao de 1931; e quanto ao movimento de longo curso, variações tambem não muito sensiveis, com valor em 1935 superior ao de 1934, mas ainda não attingindo o maximo em tonelagem, observado em 1932.

Movimento de mercadorias — Tem-se o seguinte resumo:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	85.116	—	106.146	—
1932	61.551	— 23.565	86.492	— 19.654
1933	62.141	+ 590	98.181	+ 11.689
1934	68.133	+ 5.992	129.128	+ 30.947
1935	56.545	— 11.588	186.458	+ 57.330

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931	55.550	—	105.329	—
1932	36.414	— 19.136	97.061	— 8.268
1933	23.572	— 12.842	117.948	+ 20.887
1934	26.141	+ 2.569	115.261	— 2.687
1935	49.989	+ 23.848	123.399	+ 8.138

Quanto á importação: na de longo curso, forte decrescimo em 1932, para verificar-se augmento em 1933 e 1934, embora lento, com diminuição em 1935; e na de cabotagem, tambem sensivel diminuição em 1932, porém com reacção mais forte em 1933, 1934 e 1935, quando apparece o valor maximo de 186.488 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo accentuado até 1933, com leve reacção em 1934, e mais accentuada em 1935; e na de cabotagem, decrescimo em 1932, augmento accentuado em 1933, diminuição em 1934 e augmento accentuado em 1935, com o maximo de 123.399 toneladas.

Receita — Devido á falta de remessa de toda a estatistica do anno findo pela Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, faltam os dados sobre a receita do porto, quer relativa a renda bruta, quer ao imposto addicional de 10 %, em 1935.

PORTO DE CORUMBÁ

Somente depois de installada a Fiscalização desse porto em 1934 passaram a ser colligidos os dados estatisticos respectivos, razão pela qual será considerado aqui apenas o biennio de 1934 a 1935.

Movimento de embarcações — Eis aqui os resultados do movimento do porto em 1934 e 1935:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1934	324	52.687	—	—	20	11.050	—	—
1935	389	42.043	+ 65	— 10.644	42	23.593	+ 22	+ 12.543

Verifica-se, por estes resultados, uma diminuição em tonelagem dos navios de cabotagem, embora com augmento no numero; e que houve sensivel augmento no movimento de longo curso, elevado em 1935 a mais do dobro do mesmo movimento em 1934.

Movimento de mercadorias — Tem-se para a importação e a exportação em 1934 e 1935:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1934	4.474	—	4.975	—
1935	3.189	— 1.287	4.875	— 100

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1934	2.222	—	304	—
1935	2.205	— 17	3.777	+ 3.413

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1935 em relação ao anno anterior; e na de cabotagem, tambem diminuição, porem insignificante.

Quanto á exportação: diminuição muito pequena na de longo curso e augmento accentuado na de cabotagem, em 1935.

Receita — Consiste a receita no porto de Corumbá exclusivamente na arrecadação do imposto addicional de 10 %, que attingiu, em 1935, a importancia de 87 :023$600.

Aqui terminando o relato desta primeira parte dos trabalhos attinentes á 4ª Divisão, relativa á estatistica dos portos, passo agora a considerar a segunda e ultima parte, constante da estatistica de navegação.

CARACTERISTICOS GERAES DOS PORTOS (EM 31 DE DEZEMBRO DE 1935)

PORTOS	COORDENADAS GEOGRAPHICAS		DISTANCIAS EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM AGUAS MINIMAS		AMPLITUDE DA MARÉ
	Latitude Sul	Longitude Oeste	Entre si	Ao Rio de Janeiro	Do canal de accesso	Do ancoradouro	—
					Metros	Metros	
Manáus	3° 8'30"	60° 0' 0"	—	3.048	20,00	19,00	—
Belém	1° 17'42"	48° 29'12"	880	2.172	8,50	6,50	3,95
São Luiz	2° 30'18"	44° 16' 8"	370	1.882	6,00	8,00	7,80
Tutoya	—	—	136	1.746	4,00	11,80	3,00
Amarração	2° 52'42"	41° 39' 0"	38	1.708	1,40	5,00	4,36
Camocim	2° 54' 0"	40° 51' 0"	60	1.663	4,00	6,00	4,02
Fortaleza	3° 43'18"	38° 30' 0"	178	1.494	8,00	8,00	4,14
Aracaty	—	—	45	1.449	—	7,00	2,00
Natal	5° 47' 0"	35° 11'36"	211	1.238	6,00	8,00	3,82
Cabedello	6° 58'18"	34° 50'18"	58	1.162	8,00	8,00	3,10
João Pessôa	7° 6'30"	34° 53' 0"	9	1.171	—	2,00	—
Recife	8° 31' 7"	34° 54'48"	93	1.078	10,00	10,00	3,10
Maceió	9° 40'33"	35° 44' 0"	129	966	9,00	7,50	2,59
Aracajú	10° 54' 0"	37° 36' 6"	123	878	3,50	10,00	3,20
Bahia	12° 59' 6"	38° 31'24"	168	746	8,00	10,00	3,18
Ilhéus	14° 48' 6"	39° 0'54"	120	652	4,00	6,00	2,40
Victoria	20° 19' 5"	40° 17' 4"	369	279	8,50	10,00	2,15
Rio de Janeiro	22° 54' 3"	43° 10' 3"	286	0	10,00	10,00	2,14
Nictheroy	22° 54' 3"	43° 10' 3"	4	4	—	8,00	2,40
Angra dos Reis	23° 0'30"	44° 19'15"	79	79	7,50	7,50	1,20
Santos	23° 38' 2"	46° 24' 0"	127	206	8,50	10,00	1,85
Paranaguá	25° 31'18"	48° 30'48"	167	349	6,00	8,00	3,78
S. Francisco	26° 14'17"	48° 41'33"	65	359	6,00	10,00	2,86
Itajahy	26° 55'33"	48° 36'56"	60	392	4,00	6,00	2,20
Florianopolis	27° 35'48"	48° 33'42"	50	416	4,00	6,00	2,13
Laguna	28° 30' 8"	48° 47' 3"	62	462	4,00	5,00	1,50
Rio Grande	32° 1'30"	52° 3' 0"	302	740	8,50	8,00	0,74
Corumbá	18° 59'48"	57° 39'18"	2.163	2.903	—	2,50	—

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Principaes caracteristicos do apparelhamento dos portos organizados (31 de Dezembro de 1935)

PORTOS	CÁES ACOSTAVEL			ARMAZENS				GUINDASTES		LOCOMOTIVAS		*Extensão das linhas ferreas* M.	ENTIDADE QUE EXPLORA
	TYPO	*Extensão* M.	*Altura minima d'agua* M.	INTERNÓS		EXTERNOS		Nº.	*Poder* Tons.	Nº.	*Potencia* H. P.		
				Nº.	*Area total* M2	Nº.	*Area total* M2						
Manáus	Tres fluctuantes	1313,97	19,00	8	19031,00	—	—	9	1,5 a 5,0	—	—	—	"Manáus Harbour"
Belém (Pará)	Alvenaria em blocos	1860,00	10 a 3	8	71200,00	3	2580,00	11	2,5 a 5,0	—	—	—	"Port of Pará"
Natal	Lages sobre estacaria	200,00	6,40	2	3552,50	—	—	4	5,0	—	—	—	Governo Federal
Cabedello	Estacaria aço "Larsen"	400,20	8,00	2	6891,42	—	—	5	1,5 a 5,0	—	—	2320,85	Governo do Estado
Recife	Alvenaria em blocos	2270,18	10 a 8	13	41879,27	—	—	45	1,5 a 23,0	2	90	8105,00	Governo Federal
Bahia	Alvenaria em blocos	1480,00	10 a 2,2	9	23266,00	—	—	17	1,5 a 3,0	—	—	1357,50	Cia. Cession. Docas
Ilhéus	Duas pontes	367,00	5,0 a 2,5	3	2555,63	—	—	—	—	—	—	597,00	Cia. Industr. de Ilhéus
Rio de Janeiro	Alvenaria sobre caixões	4640,00	10 a 8,2	18	115585,00	4	48600,00	100	1,5 a 5,0	18	360 a 900	34225,00	Governo Federal
Nictheroy	Estacaria cim. armado	1469,74	7 a 2	2	7734,54	—	—	3	1,5 a 5,0	—	—	—	C. Bras. de Portos
Angra dos Reis	Estacaria aço "Larsen"	300,00	8,00	2	6607,66	—	—	3	1,5 a 3,0	—	—	3022,00	Governo do Estado
Santos	Alvenaria em blocos	5021,00	10 a 7	27	110117,00	12	102700,00	139	1,5 a 80,0	16	100 a 150	38414,00	C. Docas de Santos
Paranaguá	Estacaria cim. armado	500,00	8 a 5	2	6720,00	—	—	2	5,0	1	180	1200,00	Governo do Estado
Rio Grande	Alvenaria em blocos	2372,00	8,5 a 4,2	17	46882,00	—	—	39	2,5 a 5,0	—	—	—	Governo do Estado

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Relação das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, destinadas a construcção e á conservação dos portos e barras, nos diversos portos da União

---

As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram creadas respectivamente pelos decretos numeros 1.144, de 30 de Novembro de 1903, e n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920, esta ultima abrangendo somente os portos de Santa Catharina e Rio Grande do Sul. Em virtude do decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933, passaram a ser arrecadadas em papel, á razão de 8$000 papel para 1$000 ouro e a partir de 24 de Novembro de 1933: e em face do decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, ficou supprimida a taxa de 0,7 %, bem como substituida a de 2 % pela de 10 % addicionaes, papel, a partir de 1º de Setembro de 1934.

TAXA DE 2 % OURO DESDE O INICIO DE SUA ARRECADAÇÃO NOS DIVERSOS PORTOS ATÉ A SUA EXTINCÇÃO

PORTOS	ARRECADAÇÃO EM OURO		ARRECADAÇÃO EM PAPEL	
	Periodo	Importancia	Periodo	Importancia
Belém	1907 a 23—11—33	8.033 :315$367	24—11—33 a 31—8—34	623 :453$200
São Luiz	1909 " "	1.722 393$866	" " "	179 234$300
Tutoya	1913 " "	212 775$399	" " "	62 :447$899
Amarração	1933 " "	1 :168$600	" " "	1 :060$000
Fortaleza	1909 " "	2.429 :813$449	" " "	556 ·464$312
Natal	1913 " "	459 :704$362	" " "	184 377$500
Cabedello	1911 " "	1.102 :574$879	" " "	419 384$800
Recife	1907 " "	19.735 205$521	" " "	3.197 549$100
Maceió	1923 " "	863 :979$907	" " "	35 926$580
Aracajú	1913 " "	450 633$817	" " "	11 635$800
Bahia	1907 " "	14.216 549$075	" " "	1.264 979$300
Victoria	1909 " "	1.038 058$202	" " "	81 765$200
Rio de Janeiro	1903 " "	163.365 963$036	" " "	32.265 573$640
Nictheroy	1929 " "	1.606 482$401	" " "	—
Santos	1932 " "	4.923 080$100	" " "	29.468 714$606
Paranaguá	1907 " "	2.839 573$084	" " "	210 579$369
Antonina	1926 " "	55 799$924	" " "	46 959$398
S. Francisco	1908 " "	1.340 040$471	" " "	191 154$600
Itajahy	1910 " "	113 080$291	" " "	45 453$544
Florianopolis	" " "	941 427$833	" " "	152 356$700
Rio Grande	1907 " "	24.721 470$054	" " "	3.313 691$000
Corumbá	1909 " "	961 014$765	" " "	49 578$600
Totaes	—	251.124 :114$403	—	72.362 339$448

OBSERVAÇOES: — No porto de Belém a arrecadação foi suspensa em Junho de 1910 e restabelecida em Junho de 1913. No porto de Nictheroy a arrecadação pela respectiva Alfandega iniciou-se a 7 de Abril de 1930 e foi suspensa em 1931, com a extincção dessa Alfandega, dando um total de Rs. 22 665$310, a sommar-se á parte arrecadada na Alfandega da Capital Federal, dando o total acima. No porto de Itajahy faltam os dados de 1919 a 1925, que não foram obtidos.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Taxa de 0,7 % de conservação das barras nos portos de Santa Catharina e Rio Grande do Sul, desde o inicio até a extincção da sua arrecadação

PORTOS	ARRECADAÇÃO EM OURO		ARRECADAÇÃO EM PAPEL	
	Periodo	Importancia	Periodo	Importancia
São Francisco	1927 a 23—11—33	160 705$341	24—11—33 a 31—8—34	116 819$300
Itajahy	1926 " "	27 556$650	" " "	15 993$056
Florianopolis	1920 " "	188 662$233	" " "	53 355$400
Rio Grande	1921 " "	3.398 565$651	" " "	864 784$600
Totaes	—	4.775 489$885	—	1.050 952$356

Observação: — Taxa creada para os portos aqui mencionados, pelo Decreto n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920. — Passou a ser arrecadada em papel, a razão de Rs. 8$000 papel para 1$000 ouro, de 24 de Novembro de 1933 em diante. — (Decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933): e foi supprimida a partir de 1º. de Setembro de 1934 (Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934).

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda bruta da exploração dos portos organisados, desde o inicio

ANNOS	PORTOS				
	MANÁUS	BELÉM	BAHIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS
1892	—	—	—	—	187:147$868
1893	—	—	—	—	967 234$960
1894	—	—	—	—	2.194 259$735
1895	—	—	—	—	4.384:889$299
1896	—	—	—	—	6.263 722$085
1897	—	—	—	—	9.074 043$323
1898	—	—	—	—	10.157 831$937
1899	—	—	—	—	9.377 455$630
1900	—	—	—	—	7.977 174$628
1901	—	—	—	—	11.128.942$730
1902	—	—	—	—	11:336:311$080
1903		—	—	—	9.984 745$843
1904		—	—	—	9.911:058$997
1905	2.570:291$802	—	—	—	10.493 370$340
1906		—	—	—	13.172 713$884
1907		—	—	—	15.253 917$892
1908	9.701 808$925	8:161$464	—	—	13.344 794$620
1909		590 214$515	—	—	16.147 688$796
1910	3.874 574$894	1.814 193$074	—	1.304 270$034	14.825 219$761
1911	3.387 505$776	2.773 573$809	—	4.201 019$276	18.097 752$737
1912	3.375 150$237	5.616 266$602	—	6.088 713$849	23.227 120$291
1913	2.674 619$630	4.716 827$097	—	8.951 967$108	27.785 592$767
1914	2.193.689$799	3.454 550$346	1.398 074$940	7.073 673$815	18.008 794$585
1915	1.899.844$374	3.428 648$731	2.962 254$140	6.636 430$092	16.895 280$615
1916	2.132 777$357	4.500 066$089	3.094 248$050	6.478 334$785	17.370.027$145
1917	2.216 588$777	5.216 703$671	3.157 215$990	7.417 375$601	15.205 628$080
1918	1.638 665$720	5.126 594$076	3.611 727$200	8.343 514$287	15.437 219$661
1919	2.462 973$865	4.866 593$797	3.718 911$790	12.587 426$271	22.533 815$870
1920	1.891 107$951	3.755:796$570	4.109:852$480	13.191:141$553	23.554 218$780
1921	1.681.066$878	2.879 948$120	3.256 525$546	13.344 747$397	25.452 362$899
1922	1.907:167$060	2.732:939$610	3.911 636$780	12.343 845$136	23.114 927$578
1923	1.931:002$890	3.145 524$690	3.930:188$220	15.804 350$796	29.549.644$574
1924	2.457:236$929	4.013:843$900	4.599 027$517	19.451.971$206	37.954:034$336

ANNOS	PORTOS			
	RECIFE	ILHEUS	NICTHEROY	RIO GRANDE
1918	593 995$190	—	—	—
1919	3.336 367$260	—	—	579 510$530
1920	3.284:361$273	—	—	3.736:589$444
1921	1.583 980$771	—	—	3.895 985$935
1922	2.056 311$511	—	—	1.996:499$546
1923	4.001 400$187	—	—	3.399 272$425
1924	4.842 990$258	—	—	4.091:491$953
1925	5.149 230$990	407 815$241	—	4.428:566$718
1926	5.682:121$463	663 802$749	—	4.397 880$391
1927	5.368 045$010	665:754$471	—	4.006 083$960
1928	6.071 078$300	780:577$051	—	4.521:246$103
1929	7.158 506$820	823:896$704	—	5.952:161$653
1930	5.026 151$020	822 512$883	94 081$124	3.851 978$153
1931	3.861 644$550	802 706$318	133 937$630	3.495 320$924
1932	3.805 638$960	1.179 220$299	40 496$600	2.466 590$131
1933	4.506 823$500	1.052 624$779	51 423$100	2.639 676$500
1934	4.884 781$100	1.220 681$010	73 393$100	2 479 855$200
1935	5.443 593$600	1.325 245$754	594 066$500	—
TOTAES	76.657 021$763	9.744 837$259	987 398$054	55.938 709$566

1925	3.135 :621$803	4.381 210$240	5.042 341$390	25.377 145$291	50.243 :476$164
1926	3.328 373$043	4.166 :443$870	4.485 :587$520	26.111 451$623	44.829 :439$429
1927	2.977 .150$495	3.909 :152$740	4.714 832$340	24.523 557$002	47.715 017$071
1928	2.608 :904$930	3.899 529$020	5.030 239$852	26.056 008$297	51.387 :711$460
1929	2.756 999$455	4.325 009$930	4.697 :335$070	28.760 058$103	55.812 500$470
1930	2.286 .432$313	3.671 696$700	5.398 :747$687	20.649 :969$142	38.403 421$340
1931	2.422 :922$260	3.604 926$520	4.624 839$210	15.898 164$870	35.154 944$592
1932	2.189 975$714	3.331 .930$040	4.929 110$907	15.505 343$974	34.626 542$693
1933	2.820 005$211	3.694 519$840	5.022 098$958	16.529 360$830	40.873 933$617
1934	3.036 589$809	3.624 859$200	4.909 098$720	16.005 617$000	41.847 734$918
1935	2.834 576$876	4.153 599$800	5.647 :172$320	18.849 888$800	46.512 085$411
TOTAES	80.387 620$773	101.403 324$061	92.251 .066$627	377.485 376$138	977.775 :750$591

	PORTOS			
ANNOS	NATAL	CABEDELLO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ
1933	270 449$200	—	—	—
1934	393 726$600	—	—	—
1935	471 .972$900	330 :210$800	214 154$702	292 :384$900
TOTAES	1.136 :148$700	330 210$800	214 154$702	292 384$900

DEPARTAMENTO NACIONAL

4ª DI

Renda da taxa de 2 % ouro e do imposto addicional

PORTOS	TAXA DE			
	1931		1932	
	Ouro	Papel	Ouro	Papel
Manáus	—	—	—	—
Belém	114.454$495	750:192$567	98 979$993	549 941$651
São Luiz	26 714$870	195 864$547	26 352$660	204 837$761
Tutoya	8 641$815	65 780$200	5 505$076	43 406$534
Amarração	—	—	—	—
Fortaleza	57 482$894	445:450$603	45 543$788	344 493$578
Natal	19 788$664	—	8 402$236	67 933$475
Cabedello	63 702$410	496 752$926	41 197$930	320 679$611
Recife	405 789$640	3.861 644$550	381 494$791	3.805 638$960
Maceió	42:823$187	—	30 961$359	240 213$951
Aracajú	11·178$347	86 082$936	8 128$515	62 984$343
Bahia	227·517$210	4.624 839$210	210·264$685	4.929·110$907
Victoria	15 446$523	119 187$681	24 057$898	181:877$600
Rio de Janeiro	3.866:908$318	27.384 028$703	4.097.008$391	22.325:113$050
Nictheroy	426:504$060	—	279.044$390	—
Angra dos Reis	—	—	—	—
Santos	—	—	579 510$300	4.209 562$819
Paranaguá	52:258$430	395 992$317	22 610$302	155 289$194
Antonina	7:489$294	34 303$600	5 040$141	37 714$322
São Francisco	25 013$719	185 610$117	19 784$894	149 407$391
Itajahy	5 651$245	42 812$582	6 317$486	48 287$341
Florianopolis	23 757$104	180 229$810	15 298$068	117 263$401
Rio Grande	667 914$418	5.050 856$076	481 082$233	3.705 503$733
Corumbá	20:211$555	—	10 358$009	—
Totaes	5.662:744$138	—	6.117:899$265	—

OBSERVAÇOES: — A partir de 24 de Novembro de 1933 arrecadação sómente em papel, á razão de posto addicional de 10 %.

O total de 1.935 acha-se incompleto, devido ao grande atrazo nos dados mensaes

DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

VISÃO

de 10 % quinquennio de 1931 a 1935

2 % OURO				IMPOSTO ADDICIONAL DE 10 %	
1933 (até 23 de Nov.)		1933 (desde 24 Nov.)	1933 (até 31 Ag.)	1934 (desde 1º. Set.)	1935
Ouro	Papel	Papel	Papel		
—	—	—	—	—	252:299$450
114 420$100	712:116$829	80 307$200	543.150$000	316 713$470	921:693$600
31 603$600	31 603$600	18 723$300	161:511$000	125 105$470	283 945$000
7 116$300	50:161$159	4:847$599	57:600$500	22 058$154	98 054$900
1.168$600	8 488$710	—	1 060$000	—	11:028$100
75 294$227	532 446$386	74:379$672	482 084$640	17:755$200	919 621$700
16 393$000	114 596$801	18 972$600	165 404$900	115:769$400	330:105$800
55 840$400	390 290$479	63:540$400	355 998$500	228 273$800	752 023$000
425 431$300	2.975 922$100	369:408$400	2.828 140$700	1.472 536$700	4.482 124$600
40 672$900	284:236$002	35 926$580	358 880$900	—	—
19:147$500	129 611$005	7:642$100	4:993$700	18:361$100	70:092$200
214 863$800	1.503 315$796	185 145$100	1.245 831$800	669:481$800	2.229:513$400
8:314$500	57:492$500	8:032$300	73:733$900	47.488$500	163:903$100
4.739 312$738	28.015 715$552	4.487:587$580	27.777:986$060	10.778:428$682	35.769:559$500
204 504$774	—	—	—	—	454:291$700
—	—	—	—	—	148:186$800
4.343 569$800	30.471 509$192	4.680:887$106	24.787 827$500	10.832 841$500	39.655.103$600
38 863$880	273 924$854	44 516$859	165 052$500	77 208$200	451:174$100
5.729$802	38:701$676	1:313$693	45 645$700	30 296$800	175 668$800
18:118$475	125:083$580	17 629$400	173:525$200	80 496$100	313 908$000
8 063$428	56 096$378	6:850$644	38 602$900	15:920$400	97 585$900
22 515$600	157 878$964	18 101$700	134 255$000	91 083$200	352 824$600
503:191$100	3.553 686$361	659 173$800	2.654 517$200	1.363 145$600	—
10:525$500	—	—	26 055$000	31 279$600	87 023$600
10.700.156$550	—	10.782.986$048	62.082 878$600	26.332 244$676	88.019:701$450

1$000 ouro para 8$000 papel, até 1º. de Setembro de 1934, quando a taxa de 2 % foi substituida pelo im-

por parte das Fiscalizações dos Portos de Santos e Rio Grande.

RENDA BRUTA DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS QUINQUENNIO DE 1931 A 1935

PORTOS	ANNOS					DATA DO INICIO DA EXPLORAÇAO
	1931	1932	1933	1934	1935	
Manáus	2.422 922$260	2.189 975$714	2.820 589$809	3.030 :589$809	2.834 :576$876	1903.
Belém (Pará)	3.604 926$520	3.331 930$040	3.694 519$840	3.624 859$200	4.153 599$800	2º. semestre 1908.
Natal	—	30 231$300	270 449$200	393 .726$600	471 .972$900	Novembro de 1932.
Cabedello	—	—	—	—	330 210$800	1º. de Maio 1935.
Recife	3.861 :644$550	3.805 638$960	4.506 823$500	4.884 781$100	5.443 593$600	12 de Setembro 1918.
Bahia	4.624 839$210	4 929 :110$907	5.022 098$958	4.909 098$720	5.647 172$320	1914.
Ilhéus	815 146$222	1.197 :177$968	1.068 654$597	1.220 681$010	1.325 245$754	1925.
Rio de Janeiro	15.898 164$870	15.505 :343$974	16.529 360$830	16.005 617$000	18.894 888$800	1910.
Nictheroy	133 937$630	40 496$600	51 423$100	73 393$100	594 066$500	1930.
Angra dos Reis	—	—	—	—	214 :154$702	29 Outubro de 1934.
Santos	35.154 944$592	34.626 542$693	40.873 933$717	41.847 734$918	46.512 :085$411	1892.
Paranaguá	—	—	—	—	292 384$900	Abril de 1935.
Rio Grande	3.564 368$584	2.613 812$813	2.310 .936$412	2.430 351$500	—	Outubro de 1919.
Totaes	70.080 :894$438	68.270 :260$969	77.148 :789$963	78.420 :832$957	86.713 .952$363	—

Observaçoes: — Incompleto o anno de 1935, devido ao atrazo de remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização do porto do Rio Grande.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Resumo geral das entradas de embarcações no quinquennio de 1931 a 1935

ESPECIFICAÇAO	1931		1932		1933		1934		1935	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Manáus:										
Cabotagem	1.087	270.828	841	275.999	736	288.818	977	268.261	907	264.612
Longo curso	48	143.448	29	127.772	50	195.059	41	185.742	47	161.106
Total	1.135	414.276	870	403.771	786	483.877	1.018	454.003	954	425.718
Belém:										
Cabotagem	1.140	672.610	1.307	722.036	1.096	752.248	782	617.624	984	640.052
Longo curso	173	500.352	148	411.153	168	447.406	202	558.128	240	622.272
Total	1.313	1.172.962	1 455	1.133.189	1.264	1.199.654	988	1.175.752	1.224	1.262.324
São Luiz:										
Cabotagem	278	651.832	261	587.652	282	629.385	258	555.607	248	598.272
Longo curso	63	157.773	41	98.931	48	115.844	56	143.150	75	207.294
Total	341	809.605	302	686.583	330	745.229	314	698.657	323	805.566
Tutoya:										
Cabotagem	87	84.065	86	82.863	73	79.061	65	76.272	67	80.867
Longo curso	49	126.514	31	71.728	24	56.785	37	91.599	55	149.791
Total	136	210.579	117	154.591	97	135.846	102	167.931	122	230.658
Amarração:										
Cabotagem	11	6.108	42	6.722	43	26.931	38	30.723	95	14.407
Longo curso	—	—	—	—	3	8.810	1	2.982	3	8.333
Total	11	6.108	42	6.722	46	35.741	39	33.705	98	22.740

ESPECIFICAÇAO	1931		1932		1933		1934		1935	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Camocim:										
Cabotagem	—	—	—	—	78	46.649	127	41.110	143	29.189
Longo curso	—	—	—	—	2	5.781	19	49.735	33	90.974
Total	—	—	—	—	80	52 430	146	90.845	176	120.163
Fortaleza:										
Cabotagem	522	827 925	438	718.324	473	776.182	498	764.146	456	848.782
Longo curso	106	279.876	32	214.746	87	241.510	114	319.428	95	260.706
Total	628	1 107.801	470	W 933.070	560	1 017.692	612	1.083.574	551	1.109.488
Aracaty:										
Cabotagem	—	—	—	—	93	69.359	63	49.078	44	31.119
Longo Curso	—	—	—	—	—	—	6	15.440	4	11.180
Total	—	—	—	—	93	69.359	69	64.518	48	42.919
Natal:										
Cabotagem	292	575.768	239	500.466	271	550.133	286	958.016	375	982.319
Longo Curso	110	142.920	81	72.455	97	130.551	63	279.978	79	369.809
Total	402	718.688	320	572.921	368	680.684	349	1.237.994	454	1.352 128
Cabedello:										
Cabotagem	348	606.959	318	557.615	351	645.221	332	556.129	309	578.368
Longo Curso	72	165.522	65	157.395	66	164.632	78	212.892	132	356.592
Total	420	772.481	383	715.010	417	809.853	410	799.021	441	934.960
João Pessoa:										
Cabotagem	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195	348	10.918
Longo Curso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195	348	10 918

Recife:										
Cabotagem	1.094	1.679.944	1.021	1.495.093	1.117	1.698.732	1.081	1.654.160	1.015	1.335.017
Longo Curso	381	1.387.134	323	1.214.866	359	1.694.938	427	2.007.321	558	2.589.158
Total	1.475	3.067.078	1.344	2.709.959	1.476	3.393.670	1.508	3 661.481	1.573	3.924 175
Maceió:										
Cabotagem	1.540	795.862	1.535	914.275	1.460	991.292	1.380	1 026.619	—	—
Longo Curso	66	158.524	57	146.351	57	156.162	64	177.977		—
Total	1.606	954.386	1.592	1.060.626	1.517	1.147.454	1.444	1.204.596	—	—
Aracajú:										
Cabotagem	385	133.302	323	94.101	340	119.912	338	120.198	338	112.314
Longo Curso	5	4.775	6	7.668	5	6.047	4	4.438	4	4.900
Total	390	138.077	329	101 769	345	125.959	342	124.636	342	117.214
Bahia:										
Cabotagem	994	1.887.182	894	1.712.586	908	1.753.973	891	1.616.506	2 968	1 391.463
Longo Curso	511	2.017.884	471	2.047.768	476	2.297.099	509	2.415.055	569	2.437.619
Total	1.505	3.905.066	1.365	3.760.354	1.384	4 051.072	1.400	4.031.561	3.537	3.829.082
Ilhéus:										
Cabotagem	409	162.066	478	147.002	400	147.823	414	142.907	479	96.433
Longo Curso	11	13.363	11	15.549	8	8.967	6	6.050	22	21.201
Total	420	175.429	489	162.551	408	156.790	420	148.957	501	117.634
Victoria:										
Cabotagem	559	924.889	600	1.099.891	520	906.780	487	896.817	1.127	676.357
Longo Curso	219	638.382	179	537.348	181	569.742	181	560.709	273	854.280
Total	778	1.563.271	779	1.637.239	701	1.476.522	668	1.457.526	1.400	1.530.637
Rio de Janeiro:										
Cabotagem	2.093	2.406.167	1.886	2.223.779	1.963	2.261.039	1.902	2.304.270	1.829	1.962.451
Longo Curso	1.801	9.018.733	1.557	7.994.001	1.641	8.158.482	1.704	8.157.170	1.731	8.449.661
Total	3.894	11.424.900	3.443	10.217.780	3.604	10.419.521	3.606	10.461.440	3.560	10.412.112

ESPECIFICAÇAO	1931		1932		1933		1934		1935	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Angra dos Reis:										
Cabotagem	—	—	—	—	—	—	—	—	107	37.087
Longo Curso	—	—	—	—	—	—	—	—	69	198.950
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	176	236.037
Santos:										
Cabotagem	1.489	2.058.584	1.036	1 471.324	1.379	1.890.770	1.274	1.854.495	1.302	1.536.732
Longo curso	1.573	8.108.055	1.096	5.747.957	1.582	8.256.166	1.595	8.280.139	2.134	8.691.605
Total	3.062	10.166.639	2.132	7.219.281	2.961	10.146.936	2.869	10.134.634	3.436	10.228.337
Paranaguá:										
Cabotagem	631	602.491	585	543.028	561	490.481	519	422.295	509	400.524
Longo curso	82	207.260	77	187.916	93	233.717	101	237.990	122	306.443
Total	713	809.751	662	730.944	654	724.198	620	660.285	631	706.967
São Francisco:										
Cabotagem	783	385.005	693	345.032	732	360.805	644	281.973	624	190.325
Longo curso	134	505.098	110	437.348	132	476.522	134	529.137	164	539.415
Total	917	890.103	803	782.380	864	837.327	778	811.110	788	729.740
Itajahy:										
Cabotagem	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027	493	144.591
Longo curso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027	493	144.159
Florianopolis:										
Cabotagem	1.062	320.702	991	247.938	903	214.051	845	197.882	879	223.717
Longo curso	25	70.576	18	48.409	24	66.636	26	74.781	39	108.250
Total	1.087	391.278	1.009	296.347	927	280.687	871	272.663	918	341.967

Laguna:										
Cabotagem	159	25.286	167	24.163	143	16.316	168	19.995	167	19.684
Longo curso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	159	25.286	167	24.163	143	16.316	168	19.995	167	19.684
Rio Grande:										
Cabotagem	912	1.307.129	833	1.268.862	924	1.367.280	838	1.312.396	912	1.161.490
Longo curso	348	1.257.113	244	975.361	302	1.249.962	323	1.406.973	401	1.590.708
Total	1.260	2.564.242	1.077	2.244.223	1.226	2.617.242	1.161	2.719.369	1.313	2.752.198
Corumbá:										
Cabotagem	—	—	—	—	—	—	324	52.687	389	42.043
Longo curso	—	—	—	—	—	—	20	11.050	42	23.593
Total	—	—	—	—	—	—	344	63.737	431	65.636

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de importação no quinquennio de 1931 a 1935

PORTOS	1931		1932		1933		1934		1935	
	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.
Manáus	7.219	63.533	4 654	82 247	8.762	91.334	10.338	107.133	6.206	99.670
Belém	51 203	134.334	43.922	132.230	39 002	170.668	50.660	195.335	56.305	227.460
São Luiz	8.579	10 603	5.015	13.754	8.027	13.282	6.582	15.072	7.700	18.518
Tutoya	3 134	4.812	1.760	7.583	2 558	7.631	3.642	5.136	3.004	9.475
Amarração	—	270	—	623	299	4 065	19	3.318	435	1.509
Camocim	—	—	—	—		13.383	—	5.208	—	6.238
Fortaleza	17 947	34.170	15.783	119.125	20.386	83.901	23.541	52.087	24.882	55.861
Aracaty	—	—	—	—	—	6.066	—	3.205	—	2.466
Natal	20.107	13.099	3.756	13 547	6 395	13.590	10.391	21.328	18 546	50.689
Cabedello	18.346	22.253	12.729	30.719	23.445	31.500	19.909	29.888	20.609	38.684
João Pessôa	—	6.942	—	12.140	—	8.409	—	8.661	—	8.411
Recife	220.019	100.767	265.475	114.599	272.459	126.613	372.377	139.387	300.573	167.486
Maceió	6.737	41.541	5.828	34 189	5 660	38 607	5.463	38.357	—	—
Aracajú	1.762	18.590	1 294	15.270	1 303	20 604	1 586	13.349	1.811	17.207
Bahia	61.826	176 993	80.316	183 979	65.357	183.233	54.859	181.005	76.342	194.231
Ilhéus	—	18.430	—	25.314	—	24.475	—	25.492	—	30.875
Victoria	4.804	35.941	2.561	42.319	3.215	40.368	4.803	57.266	3.515	60.808
Rio de Janeiro	1.179.668	435.833	1.118.966	490.815	1.181.184	504.061	1.120.377	613.331	1.368.315	640.596
Nictheroy	27	6.276	—	3.658	—	4.661	—	6.028	—	8.381
Angra dos Reis	—	—	—	—	—	—	—	—	27.916	11.257
Santos	1.026.925	409.358	747.369	363 659	1.205.783	406 164	1.258.608	380.600	1.464.320	381.599
Paranaguá	8.371	14.574	4.211	14.140	9.752	19 470	8.229	19.720	9.888	18.692
São Francisco	16.936	51.245	15.194	16 165	19.878	17 645	19.035	20.670	—	19.286
Itajahy	1.330	14.630	1.576	14.228	2.430	17.499	1.466	19.915	3 141	17.735
Florianopolis	4.910	15.412	2.842	17.732	5.105	18.089	5.556	16.200	9.094	17.691
Laguna	—	8.392	—	8.885	—	8.716	—	7.986	—	8.765
R. G. do Sul (porto novo)	85.116	81.092	61.551	64.934	62.141	73.845	68.133	109.863	56.545	144.702
R. G. do Sul (porto antigo)	—	25.050	—	21.558	—	24.336	—	19.265	—	41.757
Corumbá	—	—	—	—	—	—	4.476	4.975	3.189	4.875
Totaes	2.744.966	1.619.094	2.390.802	1.843.412	2.963 141	1.972.215	3.044.587	2.081.423	—	—

NOTA — A alfandega de S. Francisco recusou facilitar a colheita de dados sobre a importação de longo curso.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de exportação no quinquennio de 1931 a 1935

PORTOS	1931		1932		1933		1934		1935	
	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.
Manáus	28.753	21.828	28.458	18.172	31.028	21.563	37.975	25.749	35.299	25.465
Belém	58.172	77.491	44.226	99.668	44.815	104.035	52.816	98.288	81.116	108.485
São Luiz	12.448	22.976	8.241	330.035	6.609	17.292	2.180	21.369	16.593	21.158
Tutoya	16.413	8.173	9.510	6.397	7.520	2.582	14.394	3.159	19.201	7.479
Amarração	—	247	—	2.503	976	3.374	101	2.623	961	1.910
Camocim	—	—	—	—	3.091	1.899	18.095	5.457	18.708	6.751
Fortaleza	22.360	18.878	6.805	20.179	13.894	15.460	69.343	16.507	51.630	13.680
Aracaty	—		—	—	226	1.449	4.340	777	3.626	1.289
Natal	4.922	16.694	2.570	18.017	6.886	16.405	32.758	15.583	34.186	11.758
Cabedello	5.855	24.467	9.813	29.503	6 647	24.319	32.800	20 770	56.228	27.124
João Pessôa	—	3.255	—	4.257	—	3.601	—	2.478	—	2.642
Recife	34.801	210.940	45.938	273.574	40.990	265.680	59.766	307.041	121.886	282.887
Maceió	346	118.100	8.124	98.700	10.049	83.768	19.150	80.897	—	—
Aracajú	—	59.569	—	35.344	—	34 659	—	40.025	258	66.063
Bahia	126.859	53.982	112.693	50.411	126.625	67.173	144.768	76.201	160.413	79.489
Ilhéus	13.851	32.327	23.587	43.095	14.085	41.341	18.575	47.648	29.469	48.224
Victoria	95.329	15.673	78.663	21.783	76.758	22.263	68.707	26.198	81.421	29.641
Rio de Janeiro	564.058	310.759	389.283	363 633	340.905	318.538	255.833	305.817	409 613	344.150
Nictheroy	9.306	960	8.319	959	4.943	1.088	2 151	2.738	2.766	579
Angra dos Reis	—		—		—	—	—	—	6.645	1.596
Santos	911.446	121.915	572.475	120.352	870.413	139.026	1.001.446	147.439	1.099.832	144.529
Paranaguá	22.195	22.538	18.700	23.556	20.540	25.193	29.841	30.083	34.628	29.139
São Francisco	47.138	45.819	59.597	58.270	53.925	67.162	76 042	66.177	90.632	72.830
Itajahy	715	25 284	291	31 696	593	43.766	515	40.440	196	45.644
Florianopolis	1.739	8.907	1.553	11.298	1.787	12.466	1.637	12.735	1.397	11.961
Laguna	211	18.138	43	22.529	134	12.475	86	17.657	746	12.509
R. G. do Sul (porto novo)	55.550	77.296	36 414	73.051	23 572	96.234	26.141	94.081	47.989	104.647
R. G. do Sul (porto antigo)	—	28.033	—	24 010	—	21.714	—	21.180	—	18.752
Corumbá	—	—	—	—	—	—	2.222	304	2.205	3.717
Totaes	2.744.956	1.344 249	1.465.305	1.483.992	1.706.811	1.464.525	1.952.532	1.448.524	—	—

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Manáus — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	11.510.367	260.797.966	185.100	19.164	192.229	396.493	11.113.874	2.022.915	3 %	97 %	1 %	92
1932	11.501.895	266.496.933	165.664	21.393	168.381	355.438	11 146.457	1.762.275	3 %	97 %	1 %	102
1933	11.510.367	266.496.960	187.195	3.855	209.582	400.632	11.109.735	2.000.556	3 %	97 %	1 %	116
1934	11.510.367	264.150.735	208.157	14.383	160.103	382.643	11.127.714	1.700.644	3 %	97 %	.1 %	138
1935	11.510.378	266.502.664	676.711	28.752	537.934	1 243.407	10 266.971	5.668.353	10 %	90 %	2 %	127

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Utilização do caes no qiunquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em pro-fundidade	COEFFICIENTES			APROVEI-TAMENTO
	Em extensão	Em pro-fundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4 5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em pro-fundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	13.971.320	129.104.049	588.666	548.043	—	1.136.709	12.834.611	13.661.925	8 %	92 %	11 %	172
1932	13.971.320	129.098.379	598.154	448.992	20.073	1.067.219	12.904.101	12.343.032	8 %	92 %	10 %	172
1933	13.971.320	129.105.249	605.988	485.302	48.955	1.140.245	12.831.075	13.517.724	8 %	92 %	10 %	193
1934	13.895.040	128.279.109	341.509	433.907	91.743	867.159	13.027.881	12.581.445	6 %	94 %	10 %	213
1935	15.490.080	109.206.076	568.405	358.600	83.101	1.010.106	14.479.974	4.002.123	7 %	93 %	4 %	255

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Recife — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	13.596.300	120.697.392	191.965	455.408	400.098	1.316.041	12 280.259	6.762 634	10 %	90 %	6 %	250
1932	13.912.713	121.028.064	197.338	478.712	417.683	1 093.733	12.818.980	7.043.477	8 %	92 %	6 %	307
1933	12.668.700	122.197.383	253.033	416.805	538.335	1.208.173	11.460.527	7.336.999	10 %	90 %	6 %	311
1934	13.874.676	120.697.392	207.231	425.180	683.630	1.316.041	12.588.635	8.399.954	9 %	91 %	7 %	387
1935	19.886.779	175.835.453	1.522.378	1.713.595	1.247.053	4 483.026	15.403.753	22.376.969	22 %	78 %	13 %	385

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	10.380.600	74.203.770	655.188	423.280	409.465	1.487.933	8.892.667	6.572.276	14 %	86 %	9 %	284
1932	10.409.040	74.407.068	582.337	485.070	448.811	1.516.218	8.892.822	7.085.535	14 %	86 %	10 %	289
1933	10.380.600	74.203.770	580.364	564.524	317.472	1.462.360	8.918.240	6.459.048	14 %	86 %	9 %	299
1934	10.380.600	74.203.770	623.543	589.703	420.930	1.634.176	8.746.424	7.369.821	16 %	84 %	10 %	309
1935	11.979.072	90.485.016	775.119	509.330	716.236	2.000.685	9.978.387	9.306.120	17 %	83 %	10 %	345

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Ilheus — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO			Desoccupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5	TOTAL			De occupação em extensão	De desoccupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton/metro.
1931	3.214.920	5.539.762	275.760	—	275.760	2 939.160	899 067	9 %	91 %	16 %	176
1932	3.223.728	5.544.812	402.212	—	402.212	2.821.516	1 300.415	12 %	88 %	24 %	251
1933	3.214.920	5.539.762	395.889	—	395.889	2 819.031	1.462.069	12 %	88 %	26 %	218
1934	3.214.920	5.539.762	378.514	—	378.514	2.836 406	1.239.536	12 %	88 %	22 %	250
1935	3.214.920	5.537.780	1.198.102	—	1.198.102	2.016.818	3 015.740	37 %	63 %	50 %	294

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4.5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	9.630.160	96.301.600	2.543.850	1.479.593	1.273.371	5.296.814	4.333.346	21.893.590	56 %	44 %	23 %	537
1932	9.630.160	96.301.600	2.626.436	1.751.756	1.227.675	5.605.867	4.024.297	23.309.006	58 %	42 %	24 %	509
1933	9.630.160	96.301.600	2.736.454	1.657.824	1.276.993	5.671.271	3.958.889	23.349 075	59 %	41 %	24 %	505
1934	9.630.160	96.301.600	2.513.728	1.700 147	1.392.095	5.605.970	4.024.190	23.078.819	58 %	42 %	24 %	494
1935 1º. sem	4.775.504	47.755.040	1.166.119	807.857	727.402	2.701.378	2.074.126	11.709.433	57 %	43 %	24 %	295

ANNO	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO					Desoccupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4.5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 8,0	Calado acima de 8,0	TOTAL			De occupação em extensão	De desoccupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				T./metro
2º. sem. 1935	20.711.040	184.138.368	2.612.417	2.160.162	2.025.820	147.860	6.944.101	13.766.939	33.476.445	34 %	66 %	18 %	300

NOTA: — Acham-se separados os dois semestres de 1935, em vista de só ter a Fiscalização do porto cumprido as novas instrucções da circular n. 2.112, de 4 de Abril de 1935, a partir de 1º. de Julho, em vez de a partir de 1º. de Janeiro, o que não permittiu reunir os resultados.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Santos — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
1931	13.782.400	103.627.880	1.284.318	1.673.581	2.482.596	5.440.495	8.341.905	31.141.830	39 %	61 %	30 %	492
1932	13.857.920	104.195.704	971.395	1.069.591	1.887.762	3.928.748	9.929.172	22.232.487	28 %	72 %	21 %	359
1933	13.429.744	103.697 894	1.420.292	1.479.239	2.459.677	5.359.208	8.070.536	30.172.877	41 %	59 %	29 %	522
1934	13.782.400	103.627.880	1.488.567	1.538.567	2.599.388	5.626.322	8 106.078	31.106.501	41 %	59 %	30 %	555
1935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Observação: — Deixam de figurar os resultados de 1935 devido ao atrazo na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto do Rio Grande — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-occupação em extensão	Occupação em pro-fundidade	COEFFICIENTES			APROVEI-TAMENTO
	Em extensão	Em pro-fundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 60, até 9,0	TOTAL			De occupação em extensão	De des-occupação em extensão	De occupação em pro-fundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora				Ton./metro
PORTO NOVO												
1931	13.730.844	108.049.280	242.709	478.105	201.152	921.966	12.808.878	2.007.352	7 %	93 %	2 %	173
1932	13.536.030	102.225.345	171.922	356.077	57.991	585.990	12.950.040	753.540	4 %	96 %	1 %	156
1933	13.588.140	108.705.120	223.974	578.178	104.235	706.407	12.881.733	872.439	5 %	95 %	1 %	148
1934	13.797.519	110.377.511	242.838	499.610	120.514	862.962	12.934.557	993.909	6 %	94 %	1 %	172
1935	15.042.673	127.879.[illegible]	146.572	636.871	130.785	914.428	14.128.247	15.615.278	6 %	94 %	3 %	206
PORTO ANTIGO												
1931	5.039.000	21.144.000	195.794	—	—	195.749	4.843 251	423.541	4 %	96 %	2 %	83
1932	5.049.780	21.213.360	166.298	—	—	166.298	4.883.482	216.018	3 %	97 %	1 %	71
1933	5.039.000	21.185.400	146.269	—	—	146.269	4.892.731	211.028	3 %	97 %	1 %	72
1934	5.039.000	21.155.400	120.850	—	—	120.850	4.918.150	192.820	2 %	98 %	1 %	63
1935	5.037.000	21.155.400	126.645	—	—	126.645	4.910.331	3.186.269	3 %	97 %	15 %	105

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Manáus — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	5	11.228	10.172	2.034	20.344	4.147	3.796	1.515	20 %	7 %
1932	"	"	"	1.742	"	3.288	3.333	1.248	17 %	6 %
1933	"	"	"	1.996	"	4.246	4.194	1.059	20 %	5 %
1934	"	"	"	2.237	"	5.047	5.138	1.283	22 %	6 %
1935	"	"	11.055	1.862	22.110	5.157	5.109	1.057	16 %	5 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	8	71.200	64.861	2.875	129.722	12.645	10.382	2.184	4 %	2 %
1932	"	"	"	2.744	"	14.151	12.166	1.985	4 %	2 %
1933	"	"	"	2.744	"	14.426	12.225	2.207	4 %	2 %
1934	"	"	"	3.308	"	15.485	11.828	3.488	5 %	3 %
1935	"	"	"	2.966	"	12.841	11.920	8.712	5 %	7 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Recife — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	13	41.879	35.531	3.885	71.062	10.877	11.476	12.912	11 %	18 %
1932	"	"	33.873	4.182	67.746	14.224	13.959	11.357	12 %	17 %
1933	"	"	33.894	3.328	67.788	15.144	15.490	11.156	10 %	16 %
1934	"	"	34.257	4.514	68.514	18.345	17.822	29.809	13 %	43 %
1935	"	"	34.265	16.608	68.530	18.342	17.936	17.350	48 %	26 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇOÃ

4ª DIVISAO

Porto da Bahia — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	8	21.471	17.792	1.996	35.584	25.214	25.383	4.386	11 %	12 %
1932	"	"	"	3.263	"	27.242	26.492	7.835	18 %	22 %
1933	"	"	"	3.059	"	26.924	28.389	4.803	17 %	13 %
1934	"	"	"	2.951	"	30.948	31.069	6.364	17 %	18 %
1935	9	23.266	18.694	3.190	37.389	32.159	32.024	7.513	18 %	19 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	2	2.148	1.486	557	2.972	2.569	2.532	430	37 %	15 %
1932	"	"	"	1.117	"	5.413	5.285	1.316	75 %	44 %
1933	"	"	"	1.327	"	3.520	3.516	1.397	89 %	47 %
1934	"	"	"	992	"	5.554	5.552	638	67 %	23 %
1935	3	2.556	1.760	874	3.520	9.035	8.719	1.401	49 %	36 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	22	178.375	137.714	—	275.428	42.594	43.933	51.699	—	19 %
1932	"	"	"	—	"	53.378	51.541	50.361	—	18 %
1933	"	"	"	—	"	56.078	56.657	51.236	—	19 %
1934	"	"	"	—	"	62.336	68.382	53.327	—	19 %
1935	"	171.280	132.445	21.731	264.890	60.595	60.737	64.652	16%	24 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Santos — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931	—	—	88.806	21.848	177.612	45.537	45.616	82.016	25 %	46 %
1932	—	—	89.139	13.222	178.278	32.005	34.611	52.877	15 %	30 %
1933	—	—	89.139	18.510	178.278	50.514	50.165	61.226	21 %	34 %
1934	—	—	89.137	24.554	178.274	57.974	58.201	75.146	27 %	42 %
1935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBSERVAÇÃO: — Deixam de figurar os dados de 1935, devido ao atrazo na remessa dos quadros mensaes por parte da Fiscalização do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio Grande — Utilização dos ramazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação util	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
PORTO NOVO										
1931	—	43.868	43.322	8.101	86.644	22.615	22.108	14.192	19 %	16 %
1932	—	"	43.806	8.836	87.612	17.627	18.054	9.548	20 %	11 %
1933	—	44.592	"	5.165	"	19.156	19.542	6.173	12 %	7 %
1934	—	"	"	5.295	"	22.583	22.101	8.705	12 %	10 %
1935	14	58.457	55.122	1.511	110.244	26.965	28.777	6.020	3 %	5 %
PORTO ANTIGO										
1931	—	8.014	7.111	266	14.222	3.175	3.175	246	4 %	2 %
1932	—	"	7.109	222	14.218	2.692	2.692	176	3 %	1 %
1933	—	"	"	213	14.218	2.545	2.545	308	3 %	2 %
1934	—	"	5.663	217	11.326	2.001	2.018	100	4 %	2 %
1935	5	"	7.109	124	14.218	2.107	2.104	196	3 %	2 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Manáus — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %.	252 299$450
RENDA DO PORTO:	
Utilisação do porto	751 :733$951
Atracação	109 :362$000
Capatazias	1.054 699$435
Armazenagem interna	129 465$335
Transportes	389 .676$275
Supprimento de apparelhamento portuario	323 .848$640
Reboques	75 :791$250
Total	2.834 576$876
Total geral	3.086 :876$326

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Belém (Pará) — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	921 693$600
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	1.453 :418$500
Atracação	237 .039$200
Capatazias	1.631 :596$800
Armazenagens	751 766$800
Transportes	1 890$000
Supprimento de apparelhamento portuario	9 395$000
Supprimento d'agua ás embarcações	38 570$000
Serviços accessorios	18 290$200
Beneficiamento	1 333$500
Renda extraordinaria	30 299$800
Total	4.153 599$800
Total geral	5.075 :293$400

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Natal — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	330 :105$800
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	187 232$600
Atracação	48 126$500
Capatazias	153 995$300
Armazenagem interna	20 454$300
Armazenagem externa	11 763$800
Armazenagens em armazens geraes	—
Armazenagens especiaes	—
Transportes	2 577$900
Estiva das embarcações	—
Supprimento do apparelhamento portuario	4 272$000
Reboques	—
Supprimento d'agua ás embarcações	18 :082$500
Serviços accessorios	1 314$500
Movimento de mercadorias fóra do cáes	—
Percentagem sobre serviços extraordinarios	24 153$500
Total	471 972$900
Total geral	802 078$700

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Cabedello — Estatistica da receita do anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	752 023$000
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	114 928$000
Atracação	25 :237$900
Capatazias	117 130$400
Armazenagem interna	5 219$800
Armazenagem externa	18 :739$500
Armazenagens especiaes	378$200
Supprimento do apparelhamento portuario	1 322$900
Reboques	3:958$000
Supprimento d'agua ás embarcações	5 762$800
Serviços accessorios	37 533$300
Total	330 210$800
Total geral	1 082 243$800

OBSERVAÇÃO: — A exploração do porto foi iniciada em Maio deste anno.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	4.482 124$600
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	229 .688$700
Atracação	94 413$800
Capatazias	1.723 863$500
Armazenagem interna	1.316 193$000
Armazenagem em frigorificos	59 633$100
Transportes ferroviarios	44 938$700
Supprimento do apparelhamento portuario	56 515$800
Reboques	140 410$100
Supprimento d'agua ás embarcações	312 390$000
Serviços accessorios	1.463 :685$600
Movimentação de mercadorias fóra do cáes	—
Multas	1 861$300
Total	5.443 593$600
Total geral	9.925:718$200

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	2.229 513$400
Taxa de 2 % ouro, papel	1 :751$500
RENDA DO PORTO:	
Capatazias de cabotagem — importação	1.613 369$439
Capatazias de cabotagem — exportação	384 831$447
Capatazias de longo curso — importação	464 .643$604
Capatazias de longo curso — exportação	774 180$296
Armazenagem de cabotagem — importação	225 :011$386
Armazenagem de cabotagem — exportação	3 121$553
Armazenagem de longo curso — importação	186 .618$412
Armazenagem de longo curso — exportação	2 .781$632
Atracação — importação	165 630$400
Atracação — exportação	119 727$100
Carga — extra	155 650$500
Descarga — extra	134 893$900
Carga de cabotagem	283 :793$860
Carga de longo curso	257 :421$200
Descarga de cabotagem	620 399$700
Descarga de cabotagem	165 .136$500
Agua	25 :917$200
Repezagens	27 863$815
Transportes no cáes	4 ·196$509
Suspensão de volumes	6 .267$076
Carga e descarga de volumes	404$617
Transportes de vagões	5 :735$554
Reboque de vagões	14 :850$000
Aluguel de tanque de oleo	1 787$050
Expediente de transferencias	2 :277$970
Manutenções diversas nos armazens	485$000
Somma	5.647 172$520
Avenida Jequitaia (10 %)	568 .141$942
Total	6.215 314$262
Total geral	8.444 827$662

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	—
RENDA DO PORTO:	
Atracação de navios a vapor	37:388$950
Atracação de navios a vela	6:264$000
Carga ordinaria	205 598$649
Carga extraordinaria	44:784$342
Descarga ordinaria	79:856$083
Descarga extraordinaria	28:077$570
Descarga de pequenas embarcações	20 007$000
Capatazia de importação	177 825$200
Capatazia de exportação	379 607$100
Capatazia de excesso de bagagem	277$300
Armazenagem de importação de inflammaveis	20 547$660
Armazenagem de importação de outras mercadorias	14 589$500
Armazenagem de exportação	102:219$800
Serviços facultativos de repezagem	191 542$100
Serviços facultativos de transporte de vagões	16 660$500
Total	1.325 245$754
Total geral	1.325 245$754

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 % no anno	35.769 559$500
1º. SEMESTRE:	
Renda do Porto	8.780 :945$300
2º. SEMESTRE:	
Renda do Porto:	
Carga	145 :942$600
Descarga	565 102$110
Capatazias	1.281 724$900
Armazenagem interna	2.242 533$820
Armazenagem externa	321 :139$720
Transportes	766 083$550
Descarga ou sahida do deposito	7 850$000
Superestadia de vagões	8 610$000
Safamento ou arrumação	2 867$000
Conservação do porto	1.032 240$400
Supprimento d'agua	153 983$000
Fluctuantes	19 400$000
Café	90 ·322$800
Trigo (importação)	275 941$300
Productos dos moinhos	167 :280$800
Oleo combustivel	179 :916$800
Lama	1 :213$200
Convencional	1.019 :221$100
Facultativa	1.770 903$400
Lubrificantes	16 667$000
Total da renda do porto	18.849 888$800
Total geral	54.619 :448$300

OBSERVAÇÃO: — Não figura a discriminação da renda do porto no 1º. semestre, devido a só ter a Fiscalisação fornecido os dados a partir de 1º. de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Nictheroy — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	454 :291$700
RENDA DO PORTO:	
Conservação do porto	83 :693$500
Carga e descarga	11 913$640
Capatazias	13 471$360
Armazenagem interna	30 696$300
Total	594 :066$500
Total geral	1.048 :358$200

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	148 :186$800
RENDA DO PORTO:	
Conservação do porto	28 :142$900
Supprimento d'agua ás embarcações	1 :550$600
Carga	1 257$034
Descarga	11 367$200
Capatazias	14 :519$271
Armazenagem interna	10 574$100
Transportes	50 :857$400
Taxa especial	69 .045$600
Serviços extraordinarios	12 .637$600
Transito de mercadorias	7 :452$160
Carga de vagões	565$100
Alugueis	1 .336$000
Guindastes	15$000
Eventuaes	231$700
Previdencia	4 .227$037
Caixa de aposentadoria T. T. A. C.	376$000
Juros c/c cáes do porto	136$500
Juros c/c Previdencia	34$700
Total	214 :154$502
Total geral	362 :341$502

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Forno (Cabo Frio) — Quadro do movimento de mercadoria e da receita no anno de 1935

MEZES	EXPORTAÇÃO	RENDA DO PORTO			
	Sal Tons.	Carga e Descarga	Capatazias	Utilização do porto	Receita total
Janeiro	1.918	1 730$880	2 :502$820	1 :221$880	5 455$580
Fevereiro	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—
Abril	420	330$000	450$000	—	780$000
Maio	714	642$000	891$000	534$000	2 .049$000
Junho	360	194$500	209$000	—	403$500
Julho	1.738	1 :138$000	1 :407$000	1 ·270$000	3 815$000
Agosto	656	656$100	984$100	656$100	2 :296$300
Setembro	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—
Novembro	1.723	1 :441$550	2 021$450	979$800	4 442$800
Dezembro	102	50$750	50$750	—	101$500
Totaes	7.631	6 ·165$780	8 ·516$120	4 :661$780	19 :343$680

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Santos — Estatistica da receita de Janeiro a Outubro de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	33.106:183$100
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	6.474 988$950
Atracação	606 305$200
Capatazias	10.643 184$500
Armazenagem interna	2.702 369$986
Armazenagem externa	488 732$400
Armazenagem em armazens geraes	45 106$300
Armazenagens especiaes	2.436 074$200
Transportes	6.155 085$300
Supprimento do apparelhamento portuario	399 061$770
Reboques	14 076$000
Supprimento d'agua ás embarcações	140 467$200
Serviços	599 555$910
Movimento de mercadorias fóra do cáes, etc	7.956 294$652
Total	38.661:302$368
Total geral	71.767:485$468

OBSERVAÇÃO: — Incompleto, faltando os dados de Novembro e Dezembro, devido ao atrazo na remessa por parte da Fiscalização do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Estatistica da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto addicional de 10 %	451 :174$100
RENDA DO PORTO:	
Utilização do porto	106 780$300
Atracação	32 148$500
Capatazias	102 015$500
Armazenagem interna	839$800
Armazenagem externa	14 536$700
Transportes	1 371$500
Estiva das embarcações	—
Supprimento do apparelhamento portuario	1 626$000
Reboques	1 :345$000
Supprimento d'agua ás embarcações	2 303$000
Serviços accessorios	29 418$500
Movimento de mercadorias fóra do cáes, etc	$100
Total	292 :384$900
Total geral	743 559$000

OBSERVAÇÃO: — A exploração do porto iniciou-se em Abril.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro	46	119	2.380.000	2.037.506	75 %	25 %
Fevereiro	36	150	3.000.000	2.551.860	83 %	17 %
Março	31	126	2.520.000	2.085.864	70 %	30 %
Abril	49	147	2.940.000	2.143.190	68 %	32 %
Maio	59	284	5.680.000	3.992.672	75 %	25 %
Junho	62	133	3.426.600	2.545.825	61 %	39 %
Julho	114	292	6.250.000	4.308.678	66 %	34 %
Agosto	156	359	7.189.500	4.229.333	66 %	34 %
Setembro	86	192	4.301.000	2.833.865	69 %	31 %
Outubro	115	319	6.463.000	4.758.126	79 %	20 %
Novembro	85	217	4.430.000	3.288.131	79 %	20 %
Dezembro	53	149	3.160.000	3.139.407	71 %	29 %
No anno	892	2.487	51.740.100	37.915.457	72 %	28 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—
Julho	613	4.526	143.992.000	143.992.000	100 %	—
Agosto	665	5.171	157.120.000	157.120.000	100 %	—
Setembro	685	4.594	139.728.000	135.661.733	97 %	3 %
Outubro	838	5.326	153.399.000	142.255.342	93 %	7 %
Novembro	745	4.624	144.814.000	132.455.552	93 %	7 %
Dezembro	658	4.326	136.478.000	127.744.100	95 %	5 %
No anno	4.204	28.567	875.531.000	839.228.727	96 %	4 %

NOTA: — Não figura o 1º semestre, devido á Fiscalização só ter fornecido estes dados a partir do mez de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Utilização das Linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—
Julho	25	226	3.785.000	1.122.000	39 %	61 %
Agosto	23	307	4.140.000	4.041.330	98 %	2 %
Setembro	20	161	4.926.000	3.169.000	64 %	36 %
Outubro	17	136	4.403.000	2.755.000	63 %	37 %
Novembro	26	203	6.167.000	3.889.000	63 %	37 %
Dezembro	44	348	8.515.000	4.602.000	54 %	46 %
No semestre	155	1.377	31.926.000	19.578.330	64 %	37 %

OBSERVAÇÃO: — A Fiscalização iniciou a remessa dos dados estatisticos a partir de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro	930	13.848	217.729.000	144.890.135	70 %	30 %
Fevereiro	934	13.097	209.270.000	134.110.790	60 %	40 %
Março	918	12.208	198.830.000	121.867.151	61 %	39 %
Abril	934	13.262	210.931.000	135.168.346	63 %	37 %
Maio	1.020	13.882	208.147.000	142.756.146	66 %	34 %
Junho	967	13.800	209.433.000	145.169.595	71 %	29 %
Julho	—	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—	—	—
Setembro	—	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—	—
Novembro	—	—	—	—	—	—
Dezembro	—	—	—	—	—	—
Até Junho	5.703	80.097	1.254.340.000	823.962.163	65 %	35 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—	—	—
Setembro	—	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—	—
Novembro	60	300	1.950.000	1.108.800	57 %	43 %
Dezembro	60	300	4.011.400	2.635.900	66 %	34 %
No anno	120	600	5.961.400	3.744.700	61 %	39 %

OBSERVAÇÃO: — Dados obtidos a partir de Novembro.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio Grande — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

Deixa de ser incluido este quadro, devido a falta de remessa, por parte da Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, de todos os quadros estatisticos mensaes, relativos ao anno.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Caracteristicos e coefficientes do apparelhamento por m. l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			COEFFICIENTES		GUINDASTES		
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Por área	Por lotação	Nº.	Poder Kg.	Coefficiente Kg./M.
Janeiro	1.860	10 a 3	8	71.200	129.722	38	70	11	37.500	20
Fevereiro	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Março	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Abril	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Maio	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Junho	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Julho	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Agosto	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Setembro	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Outubro	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Novembro	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
Dezembro	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”
No anno	1.860	10 a 3	8	71.200	129.722	38	70	11	37.500	20

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Cabedello — Caracteristicos e coefficientes de apperelhamento por m.l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTES		ARMAZENS					GUINDASTES			LINHAS FERREAS		VAGÕES			
	Extensão	Profundidade	N.º	Area	Lotação	COEFICIENTES		N.º	Poder	Coefficiente	Extensão	Coefficiente	N.º	Lotação	COEFICIENTES	
	m.	m.		m2,	Tons.	Por area	Por lotação		kg.	kg./m.	m.			Kg.	Por numero	Por lotação
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	400,20	8,00	2	6891,42	11.320	17,21	28,286	5	29.000	72,5	2320,85	5,95	16	343.000	0,04	857
Junho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno	400,20	8,00	2	6891,42	11.320	17,21	28,286	5	29.000	72,5	2320,85	5,95	16	343.000	0,04	857

NOTA: — A exploração do porto foi iniciada a partir de Maio deste anno.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Caracteristicos do apparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area	Lotação	Nº.	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	Nº.	Lotação Kg.	Nº.	Potencia H. P.
Janeiro	2.270,18	10 a 8	13	41.879,27	68.528.740	45	113.500	4.423	3.682	33	580.000	2	90
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março	"	"	"	"	"	44	112.000	"	"	"	"	"	"
Abril	"	"	"	"	"	43	110.500	"	"	"	"	"	"
Maio	"	"	"	"	"	42	109.000	"	"	"	"	"	"
Junho	"	"	"	"	"	41	106.500	"	"	"	"	"	"
Julho	"	"	"	"	"	45	113.500	"	"	"	"	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	44	108.500	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	44	108.500	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	43	103.500	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro													
No anno	2 270,18	10 a 8	13	41.879,27	68.528.740	44	109.667	4.423	3.682	33	580.000	2	90

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Coefficientes de apparelhamento por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes	Linhas ferreas	ARMAZENS		VAGOES		LOCOMOTIVAS	
			Area	Lotação	Numero	Lotação	Numero	Potencia
	Kg.	M.	M2.	Kg.		Kg.		H. P.
Janeiro	50,0	3,57	18,45	30.187	0,015	255	0,001	0,040
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	"
Março	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril	49,3	"	"	"	"	"	"	"
Maio	48,7	"	"	"	"	"	"	"
Junho	48,0	"	"	"	"	"	"	"
Julho	46,5	"	"	"	"	"	"	"
Agosto	50,0	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	47,6	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	47,6	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	45,6	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	46,5	"	"	"	"	"	"	"
No anno	40,0	3,57	18,45	30.187	0,015	255	0,001	0,040

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Caracteristicos e coefficientes do apparelhamento por m.l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS INTERNOS					EXTERNOS	GUINDASTES			LINHAS FERREAS	
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Coefficiente M2.	Coefficiente Kg.		Nº.	Poder Kg.	Coefficiente Kg.	Extensão M.	Coefficiente M.
Janeiro	1.208	10 a 2,2	8	21.471	35.584	17,77	29.457	—	13	25.500	20,7	1.357,50	1,12
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Março	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Abril	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Maio	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Junho	1.480	"	9	23.266	38.678	15,72	26.133	—	17	34.500	23,3	"	0,92
Julho	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
No anno	—	10 a 2,2	—	22.518	37.390	16,57	27.518	—	16	30.750	22,2	1.357,50	1,00

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Caracteristicos e coefficientes do apparelhamento por m.l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS					LINHAS FERREAS	
	Extensão	Profundidade	Nº.	Area	Lotação	COEFFICIENTES		Extensão	Coefficiente
						Area	Lotação		
	M.	M.		M2.	Tons.	M2.	Kg.	M.	M.
Janeiro	367	1,72	3	2.555,63	3.520	1,96	9,591	597	1,63
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Maio	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Junho	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno	367	1,72	3	2.555,63	3.520	6,96	9,591	597	1,63

NOTA: — Não ha guindastes e locomotivas em trafego.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Caracteristicos do apparelhamento no anno de 1935

MEZES	CÁES EXISTENTE		ARMAZENS						GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			INTERNOS			EXTERNOS										
	Extensão M.	Profundidade M.	N.	Area M.2	Lotação Tons.	N.	Area M.2	Lotação Tons.	N.	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	N.	Lotação Tons.	N.	Potencia H.P.
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	4.690	10 a 8,2	18	115.585	231.170	4	48.600	97.200	100	302.000	15.954	18.271	260	6.765	18	2.490
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno	4.690	10 a 8,2	18	115.585	231.170	4	48.200	97.200	100	302.000	15.954	18.271	260	6.765	18	2.490

NOTA: — A Fiscalização não forneceu os dados relativos ao primeiro semestre.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Coefficientes do apparelhamento por metro linear de caes em 1935

MEZES	Poder dos guindastes	Linhas ferreas	ARMAZENS				VAGOES		LOCOMOTIVAS	
			INTERNOS		EXTERNOS		Numero	Lotação	Numero	Potencia
			Area	Lotação	Area	Lotação				
	Kg.	M.	M2.	Kg.	M2.	Kg.		Kg.		H. P.
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	64,4	7,30	24,64	49,28	10,36	20,72	0,055	1.442	0,004	0,531
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno	64,4	7,30	24,64	49,28	10,36	20,72	0,055	1.442	0,004	0,531

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Caracteristicos do apparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES	
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Nº.	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	Nº.	Lotação Tons
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	400	8 e 2	2	6.607,66	13.016	3	8.000	1.022	2.000	8	248
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	142
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	142
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80
No semestre	400	8 e 2	2	6.607,66	13.016	3	8.000	1.022	2.000	6	185

OBSERVAÇÃO: — A Fiscalização iniciou a estatistica deste porto a partir de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Angra dos Reis — Coefficientes de apparelhamentos por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes	Linhas ferreas	ARMAZENS		VAGOES	
			Area	Lotação	Numero	Lotação
	Kg.	M.	M2.	Kg.		Kg.
Janeiro	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—
Julho	20	7,56	16,52	32,54	0,02	620
Agosto	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	0,01	355
Novembro	"	"	"	"	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	200
No semestre	20	7,56	16,52	32,54	0,015	462

Observação: — A Fiscalização iniciou a collectanea de dados a partir de 1º. de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Santos — Caracteristicos do apparelhamento no anno de 1935

MEZES	CÁES EXISTENTE		ARMAZENS						GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			INTERNOS			EXTERNOS										
	Extensão M.	Profundade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Nº.	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	Nº.	Lotação Tons.	Nº.	Potencia H. P.
Janeiro	5.021	10 a 7	27	110.117	220.334	12	102.700	205.400	139	572.000	15.945	26.673	15.259	160.220	16	2.250
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14.221	149.320	"	"
Março	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13.095	138.630	"	"
Abril	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.042	225.630	"	"
Maio	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19.287	289.305	"	"
Junho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17.821	267.315	"	"
Julho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.750	251.250	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18.251	273.765	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.171	242.565	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.500	247.500	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.662	234.930	"	"
Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Até Novembro	5.021	10 a 7	27	110.117	220.334	12	102.700	205.400	139	572.000	15.945	26.673	16.187	225.494	16	2.250

Observação: — Não figura o mez de Dezembro, devido ao atrazo na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalisação do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Santos — Coefficientes de apparelhamento por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes	Linhas ferreas	ARMAZENS				VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			INTERNOS		EXTERNOS		Numero	Lotação	Numero	Potencia
			Area	Lotação	Area	Lotação				
	Kg.	M.	M2.	Kg.	M2.	Kg.		Kg.		H. P.
Janeiro	113,9	8,49	21,95	43,90	20,45	40,90	3,22	44,91	0,003	0,448
Fevereiro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Maio	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Junho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Até Novembro	113,9	8,49	21,95	43,90	20,45	40,90	3,22	44,91	0,003	0,448

OBSERVAÇÃO: — Deixa de figurar o mez de Dezembro devido ao atrazo na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISAO

Porto de Paranaguá — Caracteristicos do apparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Nº.	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	Nº.	Lotação Tons.	Nº.	Potencia H. P
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	500	8 a 5	2	6.720	13.440	2	10.000	1.080	120	—	—	1	180
Maio	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Junho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Julho	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Agosto	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Setembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Outubro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Novembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	1.980	"	"
Dezembro	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	2.636	"	"
No anno	500	8 a 5	2	6.720	13.440	2	10.000	1 080	120	300	2.308	1	180

Observação: — A exploração do porto foi iniciada em Abril deste anno.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Coefficientes de apparelhamento por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes	Linhas ferreas	ARMAZENS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			Area	Lotação	Numero	Lotação	Numero	Potencia
	Kg.	M.	M2.	Kg.		Kg.		H. P.
Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro	—	—	—	—	—	—	—	—
Março	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—
Maio	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—	—	—	—	—
Setembro	—	—	—	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—	—	—	—
Novembro	20	2,4	13,4	26,9	0,6	3.960	0,002	0,36
Dezembro	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,
No anno	20	2,4	13,4	26,9	0,6	3.960	0,002	0,36

Observação: — Dados fornecidos sómente a partir de Novembro.

Departamento N. de Portos e Navegação

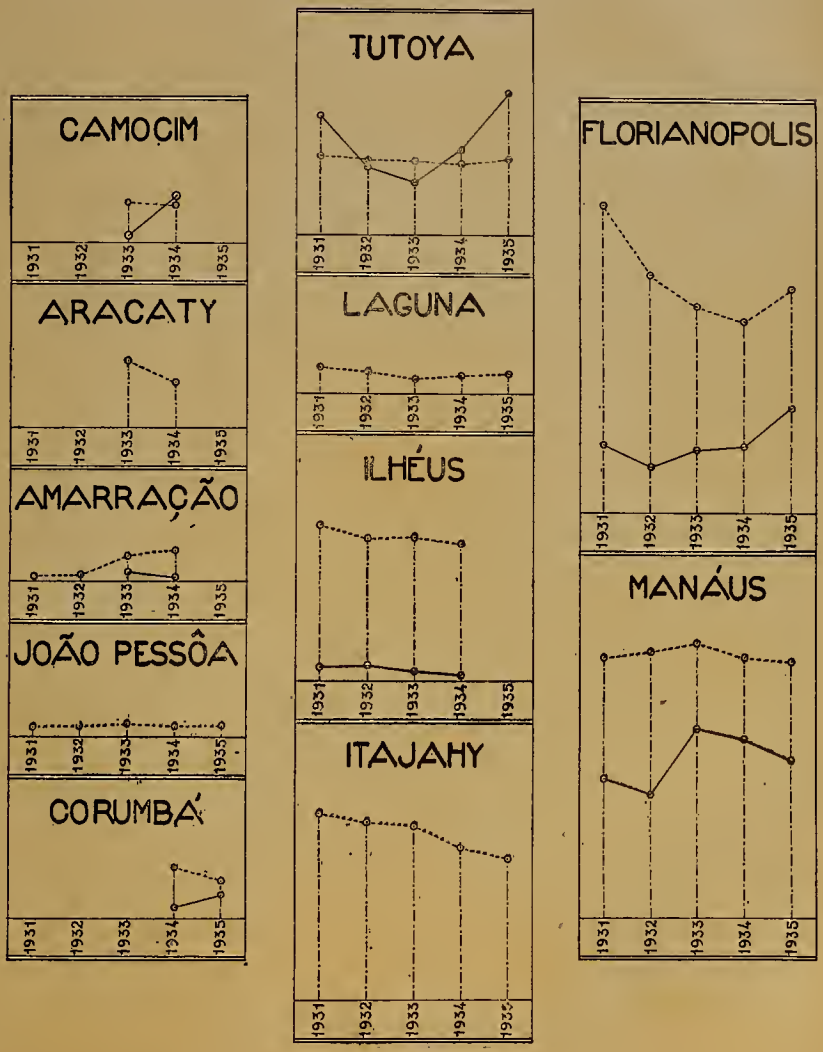
4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1m/m = 5000 tons. de registro

LEGENDA:

----- Cabotagem
——— Longo Curso



Departamento N. de Portos e Navegação

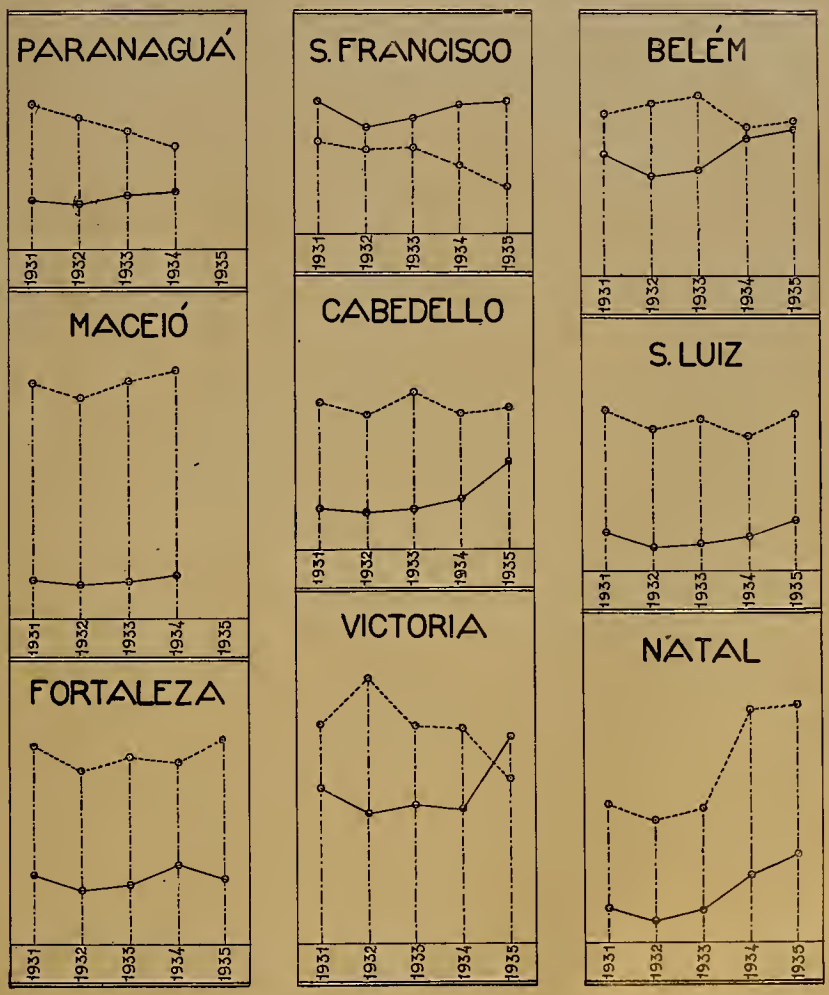
4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1m/m=20000 tons. de registro

LEGENDA:

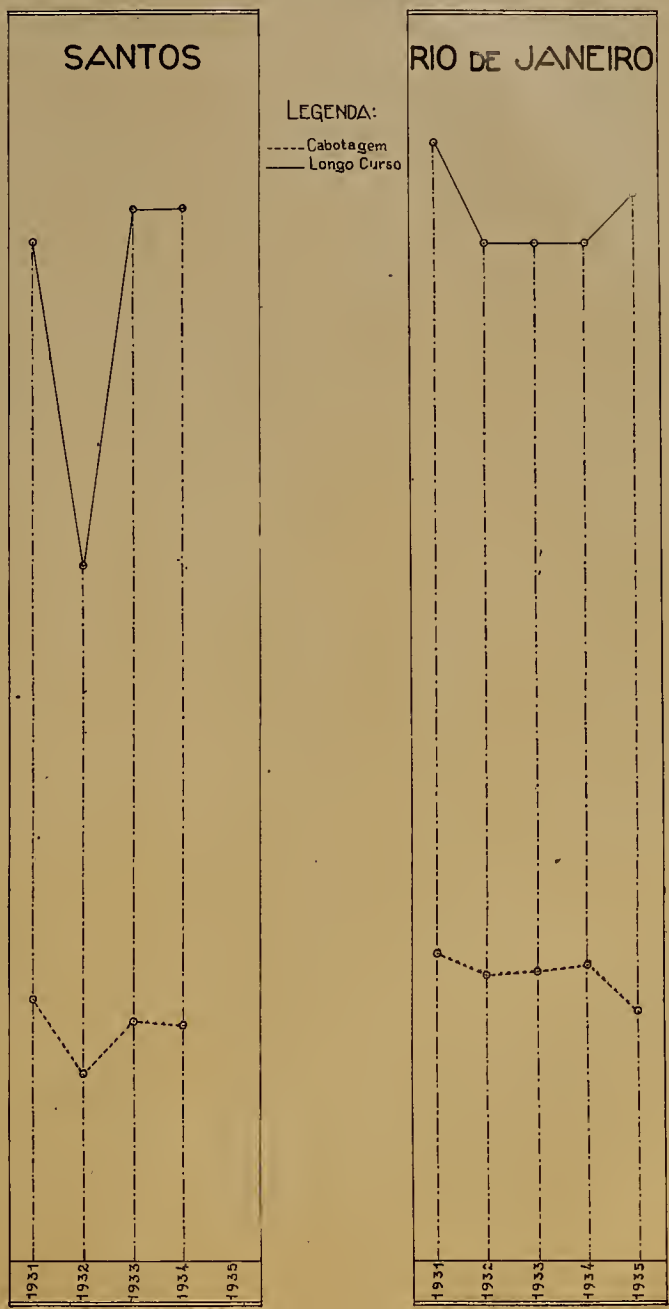
----- Cabotagem
——— Longo Curso



Departamento N. de Portos e Navegação
4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1m/m = 40.000 tons. de registro



Departamento N. de Portos e Navegação

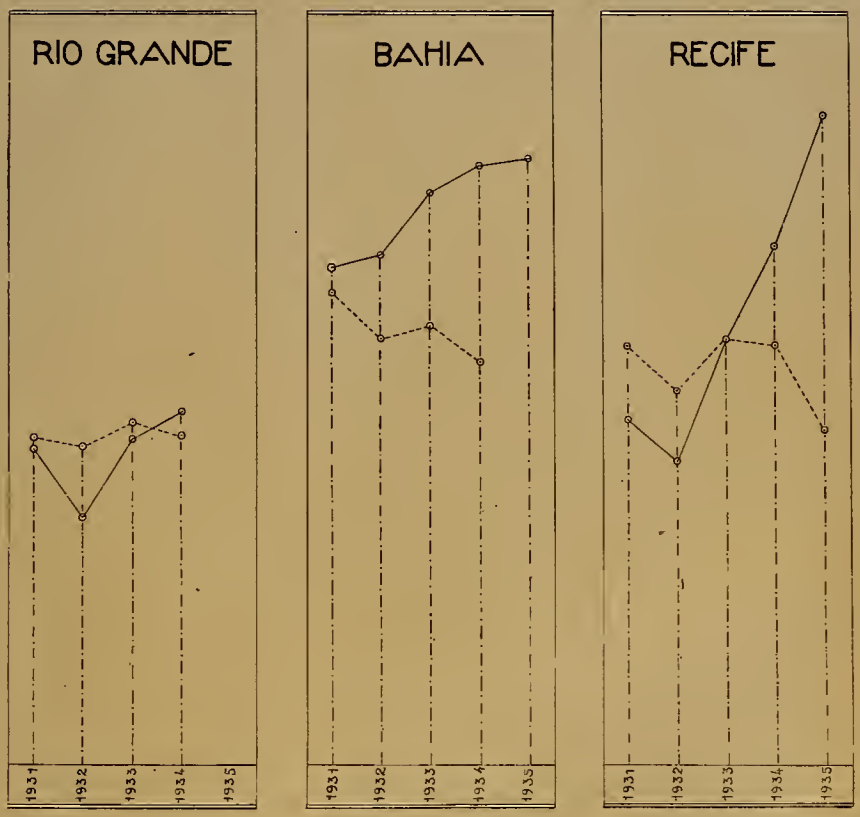
4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1m/m = 20.000 tons. de registro

LEGENDA:

----- Cabotagem
——— Longo Curso



gação

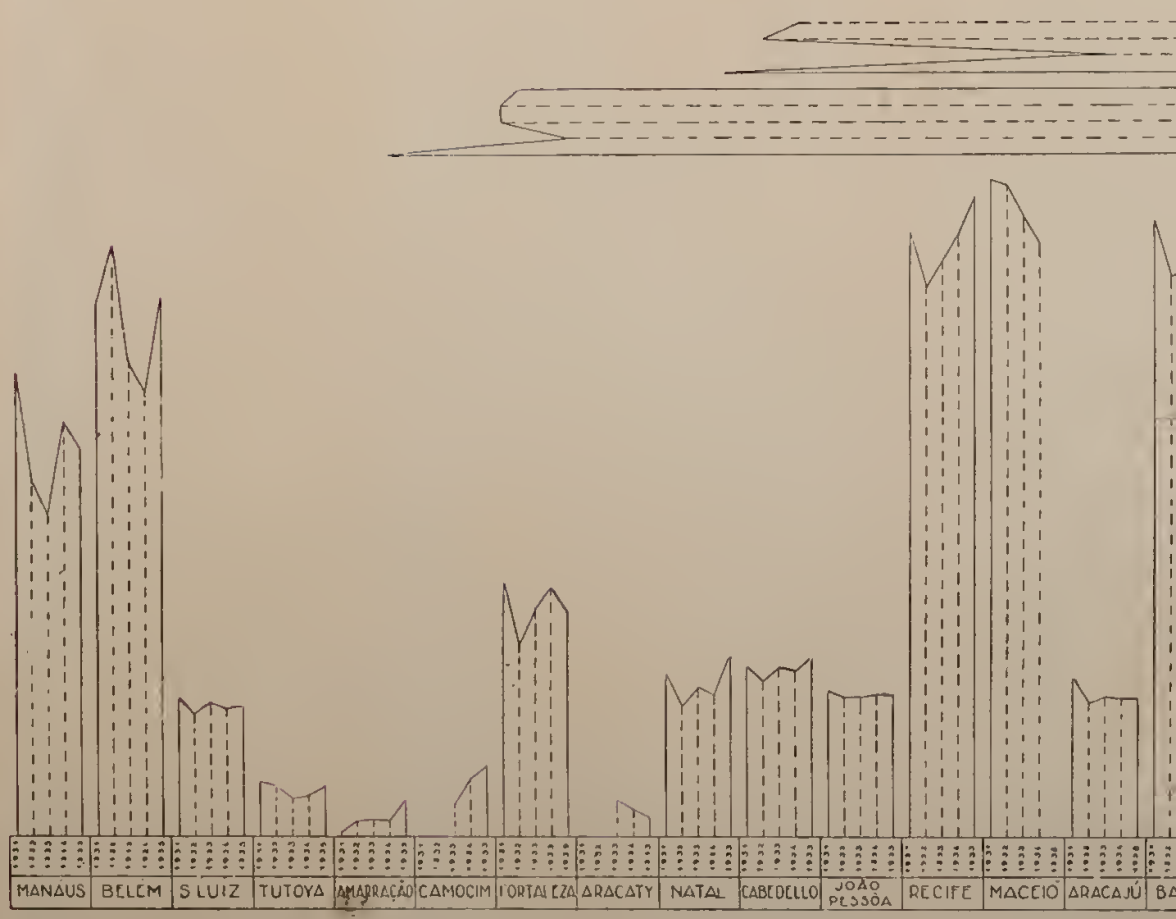
SANTOS
RIO DE JANEIRO
MANÁUS
BELÉM
S LUIZ
TUTOYA
AMARANAGUÁ
SÃO FRANCISCO
ITAJAHY
FLORIANOPOLIS
LAGUNA
RIO GRANDE
CORUMBÁ

Departamento Nacional de Po

4ª Divisão

Movimento de embarcações de

Escala vertical: 1% = 10 embarcaçõ



Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

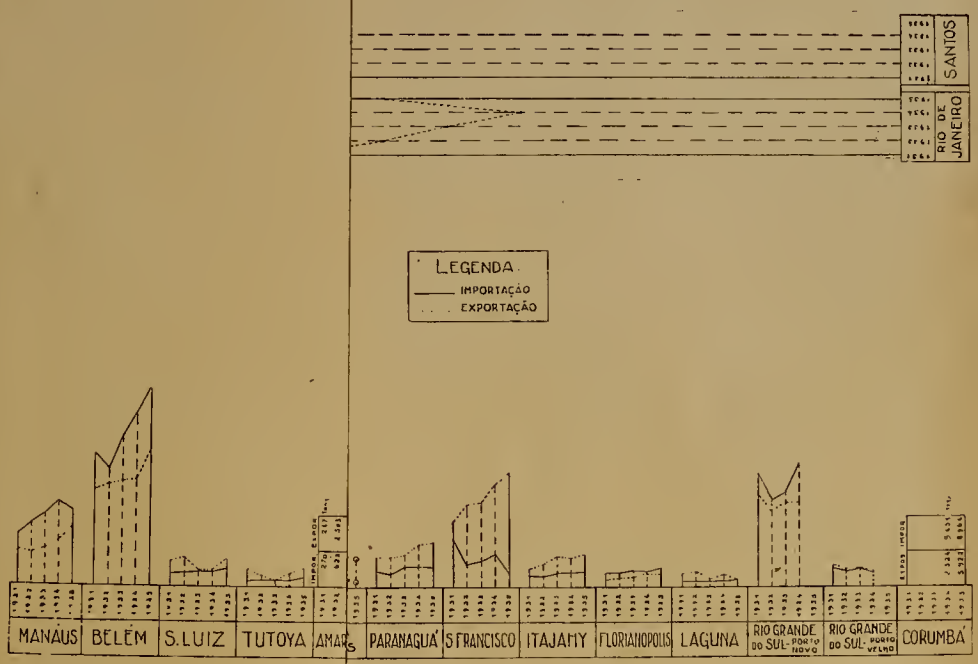
Renda bruta da exploração dos portos organisados

1931 a 1935

Escala vertical: 5‰ = 1.000 contos de réis

egação

35

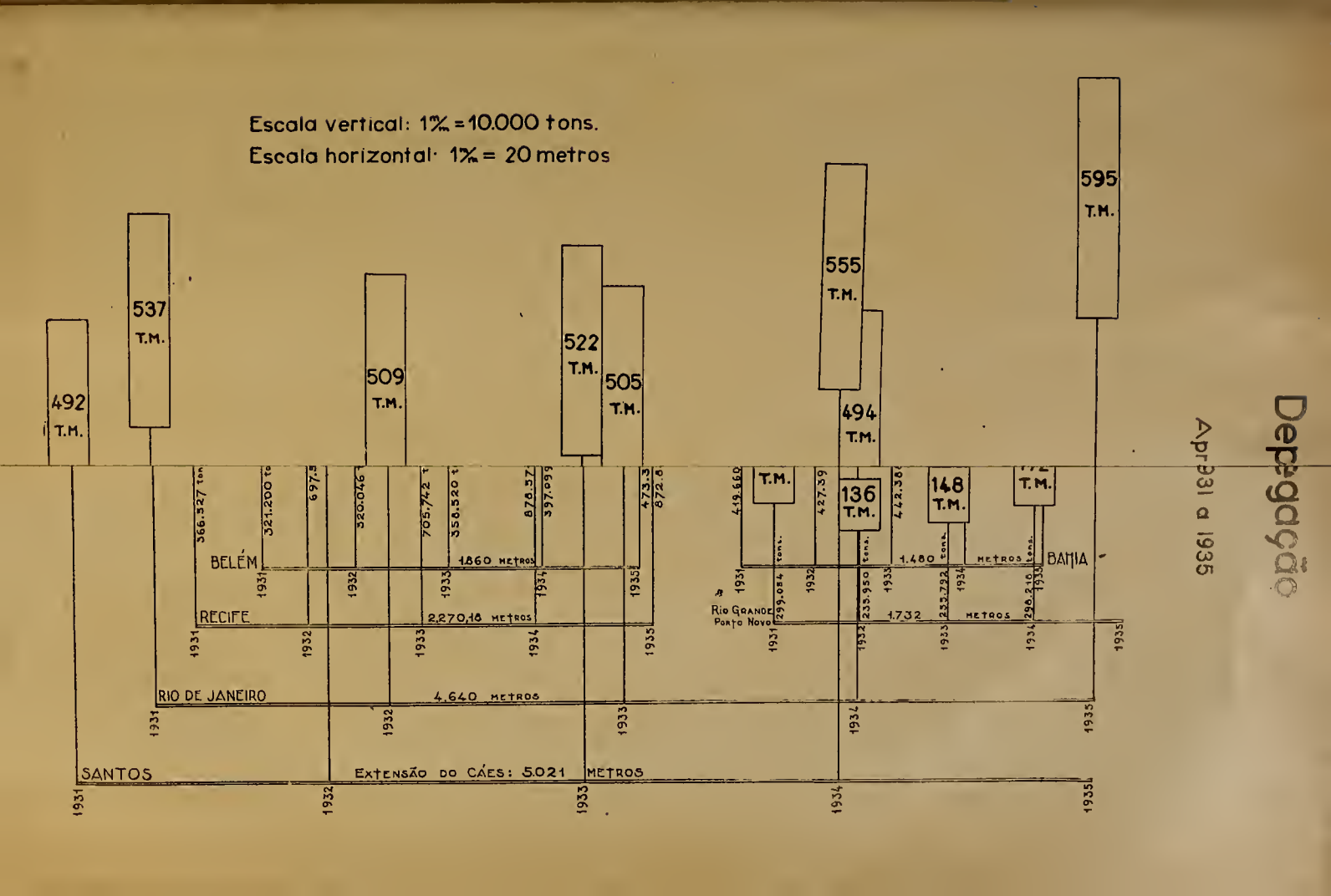

SANTOS
RIO DE JANEIRO
LEGENDA
IMPORTAÇÃO
EXPORTAÇÃO
MANAUS
BELEM
S. LUIZ
TUTOYA
AMARAES
PARANAGUÁ
S FRANCISCO
ITAJAHY
FLORIANOPOLIS
LAGUNA
RIO GRANDE DO SUL - PORTO NOVO
RIO GRANDE DO SUL - PORTO ALEGRE
CORUMBÁ

Departamento Nacional de Porto

4ª Divisão

Movimento de Importação e Exportação

Escala vertical: 1% = 5000 toneladas



Depegação

Apr 31 a 1935

Departamento Nacional de
4ª Divisã

Aproveitamento de caes em toneladas de me

Escala vertical: 1% = 10.000 tons.
Escala horizontal: 1% = 20 metros

ESTATISTICA DE NAVEGAÇÃO

Passo agora a relatar a segunda e ultima parte dos serviços attinentes á 4ª Divisão e que consta da **Estatistica de Navegação.** E' constituida esta parte dos quadros e relações que se seguem e que podem ser agrupadas da seguinte forma:

1º. — Resumo demonstrativo do numero de mappas relativos a viagens e ao movimento de portos, recolhidos e apurados em 1934;

2º. — Relação das linhas de navegação, com as distancias em milhas;

3º. — Navios em trafego, viagens, milhas navegadas, consumo, transporte de passageiros, carga, animaes e mercadorias, receita respectiva, subvenção, renda bruta, custeio, renda liquida ou deficit;

4º. — Coefficiente de trafego das companhias ou emprezas de navegação fiscalizadas;

5º. — Quadros comparativos do movimento de trafego em 1933 e 1934, com percentagens de augmento ou diminuição;

6º. — Quadro geral do movimento das companhias ou emprezas de navegação, no decennio de 1925 a 1934;

7º. — Percentagens entre as rendas liquidas e brutas das diversas companhias ou emprezas de navegação;

8º. — Quadros do movimento de trafego de cada companhia ou empreza de navegação fiscalizada, com os respectivos coefficientes, e do movimento de importação e exportação;

9º. — Graphicos do movimento das companhias e emprezas de navegação no decennio de 1925 a 1934.

No que se segue, pois, encontram-se os diversos grupos constantes dos quadros e graphicos que acabam de ser enumerados, acompanhados de um breve estudo a respeito. São elles organizados por meio dos elementos fornecidos pelas companhias ou emprezas de navegação que têm contractos ou gozam de regalias de paquetes, permittindo um estudo numerico sufficiente para que possam ser tirados coefficientes, quer por milha navegada, quer por viagem realizada.

As principaes companhias apresentam tambem elementos sobre o movimento de importação e exportação pelos portos escalados, o que torna possivel o estudo sobre a equidade da subvenção que é concedida pelo Governo.

Os presentes resultados referem-se ao anno de 1934 e não ao anno findo de 1935, tendo de ser mantido normalmente este atrazo de um anno sobre aquelle ao qual se referem os relatorios das Divisões e desta Directoria. Isso tem logar em vista do grande atrazo com que a maioria das companhias ou emprezas de navegação enviam os mappas estatisticos de seus navios, succedendo que companhias existem cujos navios trafegam em longinquas regiões do paiz, como os da Amazon River, só regressando de suas viagens, muitas vezes, em meiados de Março ou Abril de cada anno.

Sobre o movimento geral do trafego das linhas de navios, importação e exportação, coefficientes, percentagens de augmento ou diminuição, caracteristicos dos vapores, etc., de cada companhia ou empreza de navegação, encontram-se informações nos mappas ou quadros juntos.

Encontra-se tambem junto um quadro geral do movimento de trafego dos navios das companhias ou emprezas de navegação fiscalizadas, no decennio de 1925 a 1934, acompanhado do estudo desse movimento relativamente a cada companhia ou empreza.

DESPEZAS DE CUSTEIO DE NAVEGAÇÃO

De accôrdo com as normas adoptadas pela extincta Inspectoria Federal de Navegação, revigoradas por este Departamento, em circular n. 2.112, de 4 de Maio de 1935, as despezas de custeio que constam dos mappas estatisticos, são as seguintes:

"Devem ser incluidas somente as referentes á viagem do vapor, como as de soldadas, alimentação, aguada, combustivel, lubrificante, estôpa, despezas nos portos, taxas, impostos, etc., todas empenhadas pelo proprio navio, — não sendo computadas as de administração, concertos de vulto no navio, seguros e outras que são custeadas pelos saldos liquidos das viagens".

COMPANHIAS E EMPREZAS DE NAVEGAÇÃO

Enviaram dados estatisticos do seu movimento de trafego, as seguintes companhias e emprezas de navegação:

1 — The Amazon River Steam Navegation Company (1911) Ltd.
2 — Navegação dos Autazes.
3 — Navegação do Alto Tapajóz.
4 — Empreza de Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.
5 — Empreza Clemente C. Cantanhede.
6 — Companhia Fluvial Maranhense.
7 — Empreza Lloyd Maranhense.
8 — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.
9 — Empreza Viação do São Francisco.
10 — Navegação Mineira do São Francisco.
11 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.
12 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
13 — Companhia Commercio e Navegação.
14 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.
15 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.
16 — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso.
17 — Empreza Nacional de Navegação Hoepcke.
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina.

MAPPAS RECEBIDOS E APURADOS PELA DIVISÃO

Os mappas estatisticos, recebidos e apurados pela 4ª Divisão, relativos a viagens e ao movimento de portos, foram os seguintes:

1	— Amazon River	454
2	— Navegação dos Autazes	24
3	— Navegação do Alto Tapajóz	12
4	— Empreza Navegação dos rios Mamoré e Guaporé	11
5	— Empreza Clemente C. Cantanhede	25
6	— Companhia Fluvial Maranhense	41
7	— Empreza Lloyd Maranhense	48
8	— Empreza Navegação Fluvial Baixo São Francisco	51
9	— Empreza Viação do São Francisco	83
10	— Navegação Mineira do São Francisco	75
11	— Companhia Navegação Lloyd Brasileiro	1.161
12	— Companhia Nacional Navegação Costeira	670
13	— Companhia Commercio e Navegação	410
14	— Sociedade Anonyma Lloyd Nacional	331
15	— Companhia Navegação São João da Barra e Campos	34
16	— Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso	74
17	— Empreza Nacional Navegação Hoepcke	110
18	— Estrada de Ferro Santa Catharina	131
		3.745

NATUREZA E CLASSIFICAÇÃO DAS LINHAS DE NAVEGAÇÃO

As companhias e emprezas de navegação, segundo a natureza das linhas que exe cutam, podem ser classificadas nos seguintes grupos:

1) **Navegação de longo curso e de cabotagem:**

1 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.
2 — Companhia Commercio e Navegação.

2) **Navegação de cabotagem e fluvial:**

1 — The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.

3) **Navegação de cabotagem:**

1 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
2 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.
3 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.
4 — Companhia Nacional de Navegação Hoepcke.

4) **Navegação fluvial:**

1 — Navegação dos Autazes.
2 — Navegação do Alto Tapajóz.
3 — Empreza Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.
4 — Empreza de Clemente C. Cantanhede.
5 — Companhia Fluvial Maranhense.
6 — Empreza Lloyd Maranhense.
7 — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Franc sco.
8 — Empreza Viação do São Francisco.
9 — Navegação Mineira do São Francisco.
10 — Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso.
11 — Estrada de Ferro Santa Catharina.

LINHAS EM TRAFEGO

Na relação que se segue são mencionadas as linhas de navegação que estiveram em trafego durante o anno, frequentadas pelos vapores das diversas companhias e emprezas, nella figurando o percurso de cada viagem effectuada, expresso em milhas:

NOMES	MILHAS
1. — The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.:	
Belém ao Oyapock	823
" " Madeira	1.538
" " Purus-Acre	3.219
" " Solimões-Javary	1.750
" " Tapajóz	710
Manáus ao Rio Negro	423
" " Porto Velho	670
" " Cruzeiro do Sul	2.435
2. — Navegação dos Autazes:	
Entre Manáus e Castello	325
3. — Navegação do Alto Tapajóz:	
Entre Itaituba até os limites do Matto Grosso	320
4. — Empreza de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé:	
Entre Guajará Mirim e Villa Bella de Matto Grosso	765
5. — Empreza Clemente C. Cantanhede:	
Entre Caxias e Picos	154
6. — Companhia Fluvial Maranhense:	
São Luiz a Caxias	276
" " " Pedreiras	277
" " " Engenho Central	80
" " " Cajapió	70
7. — Empreza Lloyd Maranhense:	
São Luiz a Caxias	276
" " " Pedreiras	277
" " " Engenho Central	80
" " " Morros	70
8. — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco:	
Penêdo a Piranhas	103
9. — Empreza Viação do São Francisco:	
Joazeiro a Pirapora	740
Januaria a Pirapora	177
Joazeiro a Barreiras	426

Barra a São Marcello	410
Joazeiro a Bôa Vista	81
" " Santa Maria	459

10. — Navegação Mineira do São Francisco:

Pirapóra a Joazeiro	740
" " Burity	480

11. — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro:

Santos-Hamburgo	6.077
Manáos-Montevidéo	4.316
Rio-Belém	2.295
Rio-Penedo	1.067
Rio-Porto Alegre	1.070
Rio-Laguna	560
Rio Grande-Santa Victoria do Palmar	204
Corumbá-Montevidéo	—
Santos-New York -New Orleans	—
Rio-Tutoya	1.805
Rio-Laguna (cargas)	560
Recife-Porto Alegre	2.205
Rio-Buenos Ayres	1.315
Rio Grande-Pará	4.221
Porto Alegre-Cabedello	2.778
Porto Alegre-Aracajú	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro	676

12. — Companhia Nacional de Navegação Costeira:

Rio Grande-Pará	4.221
Porto Alegre-Cabedello	2.738
Porto Alegre-Aracajú	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro	676

13. — Companhia Commercio e Navegação:

Rio-Pará	2.295
Rio-Porto Alegre	1.070
Rio-Amarração ou Tutoya	1.805

14. — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional:

Porto Alegre-Cabedello	2.738
Rio Grande-Ceará	2.952
Rio Grande-Pará	4.221

15. — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos:

Rio-São Matheus	401
Rio-Paranaguá-Antonina	515
Rio-Rio Doce	330
Rio-Imbituba	545

16. — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso:

Jupiá a Salto da Sete Quedas	594
Porto Tibiriçá a Porto Alegre	114
Porto Tibiriçá a Porto Guassú	324

17. — Empreza Nacional de Navegação Hoepcke:

Florianopolis-Rio	540
Florianopolis-Laguna	60
Florianopolis-Paranaguá	165

18. — Estrada de Ferro Santa Catharina:

Blumenau a Itajahy	71

NAVIOS EM TRAFEGO

Estiveram em trafego, em 1934, 172 vapores com 356.611 toneladas brutas, 219.524 liquidas e 352.000 de capacidade de carga, conforme a discriminação abaixo:

NOMES	Numero de vapores	TONELAGEM		
		Bruta	Liquida	De carga
1 — Amazon River S. N. Cº., Ltd.	21	10.324	6.508	10.018
2 — Nav. dos Autazes	2	50	33	—
3 — Nav. Alto Tapajóz	2	52	42	26
4 — Emp. Nac. rios Mamoré Guaporé	2	—	—	16
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	2	—	—	13
6 — Comp. Fluvial Maranhense	5	444	358	410
7 — Emp. Lloyd Maranhense	5	198	164	194
8 — Emp. Nav. Fluvial B. S. Francisco	2	346	227	283
9 — Emp. Viaçãn S. Francisco	9	809	509	564
10 — Nav. Mineira S. Francisco	8	766	550	542
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	60	228.493	140.957	228.529
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira	16	47.629	28.293	37.020
13 — Comp. Commercio e Nav.	14	27.040	16.948	34.220
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nac.	15	37.628	23.505	37.850
15 — Cº. Nav. S. João da B. Campos	1	433	258	480
16 — Cº. Via. S. Paulo-Mto. Grosso	4	144	99	83
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke	3	2.210	1.043	1.730
18 — Est. F. Santa Catharina	1	45	30	30
Total	172	356.611	219.524	352.008

VIAGENS REDONDAS, MILHAS NAVEGADAS E DIAS DE VIAGEM

Foram effectuadas 1.801 viagens redondas, com o percurso de 3.538.595 milhas, sendo de 38.132 o numero de dias correspondente á duração de taes viagens, tudo de conformidade com a discriminação infra:

NOMES	Viagens redondas	Milhas navegadas	Dias de viagem
1 — Amazon River Steam N. C°. Ltd.	172	337.824	4.612
2 — Navegação dos Autazes	24	15.600	130
3 — Nav. do Alto Tapajóz	12	7.685	300
4 — Emp. Nav. Rios Mamoré Guaporé	2	3.064	50
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	25	7.700	204
6 — Comp. Fluvial Maranhense	41	13.420	392
7 — Emp. Lloyd Maranhense	48	16.268	564
8 — Emp. Nav. Fl. Baixo S. Francisco	52	10.712	208
9 — Emp. Viação S. Francisco	83	77.162	2.227
10 — Nav. Mineira do S. Francisco	75	62.239	1.320
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	431	1.634.964	14.324
12 — Comp. Nac. de Nav. Costeira	283	658.478	4.803
13 — Comp. Commercio e Navegação	82	177.395	3.063
14 — Soc. Anon. Lloyd Nacional	109	414.267	4.042
15 — Comp. Nav. S. João B. e Campos	12	9.652	177
16 — Comp. Via. S. Paulo-Mto. Grosso	74	25.472	572
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke	110	54.870	812
18 — Estr. F. Santa Catharina	166	11.833	332
Total	1.801	3.538.595	38.132

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Foram consumidos pelos vapores das companhias e emprezas, nas viagens realisadas, 387.029.550 kilos de carvão, 241.067.090 kilos de lenha, 99.558.437 litros de oleo 768.360 litros de lubrificante e 53.049 kilos de estopa, consumo este por ellas distribuido pela forma abaixo:

NOMES	Carvão	Lenha	Oleo	Lubrificante	Estopa
1 — Amazon River	1.232.600	117.253.512	—	12.539	602
2 — Nav. Autazes	—	2.218.000	—	1.000	28
3 — Nav. Tapajóz	—	19.860	—	1.120	50
4 — M. Guaporé	—	156.400	—	207	2
5 — E. C. Cantanhede	—	9.308	—	909	80
6 — Fl. Maranhense	—	885.100	—	846	143
7 — E. L. Maranhense	—	898.930	—	1.004	191
8 — F. B. S. Francisco	—	2.132.200	—	1.040	624
9 — V. S. Francisco	—	11.977.240	—	12.093	273
10 — M. S. Francisco	—	3.841.430	—	4.625	298
11 — Ll. Brasileiro	264.656.857	—	55.178.971	372.258	24.556
12 — Nav. Costeira	57.150.000	—	35.102.951	133.916	10.436
13 — C. C. Navegação	26.810.673	—	—	27.243	2.664
14 — S. A. L. Nacional	31.111.390	—	9.268.985	186.319	10.986
15 — C. N. S. J. Barra	672.000	—	—	946	86
16 — V. S. P. Matto Grosso	—	2.152.200	7.530	4.193	222
17 — Nav. Hoepcke	5.388.500	—	—	7.318	6.115
18 — E. F. S. Catharina	—	2.003	—	784	173
Total	387.029.550	241.067.090	99.558.437	768.360	53.049

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E ANIMAES

Pelos navios foram transportados 129.657 passageiros de 1ª classe, 14.418 de 2ª e 90 438 de 3ª classe, e 2.596 animaes, conforme especifciação abaixo:

NOMES	PASSAGEIROS			
	1ª.	2ª.	3ª.	Animaes
1 — Amazon River	9.061	—	8.649	2.261
2 — Nav. dos Autazes	639	—	385	169
3 — Nav. Alto Tapajóz	—	—	—	—
4 — M. Guaporé	8	—	12	2
5 — C. Cantanhede	46	—	—	—
6 — Fl. Maranhense	666	—	488	—
7 — Ll. Maranhense	144	—	143	—
8 — Baixo S. Francisco	1.726	—	4.586	—
9 — V. S. Francisco	2.225	2.810	—	30
10 — N. M. S. Francisco	2.777	2.068	—	—
11 — C. N. Lloyd Brasileiro	51 097	2.340	47.189	—
12 — Nav. Costeira	4.478	3.309	22.195	123
13 — Com. Navegação	891	—	1.662	7
14 — S. A. L. Nacional	12.549	—	—	—
15 — C. N. S. J. Barra	—	—	—	—
16 — São Paulo-Matto Grosso	350	413	—	—
17 — E. N. N. Hoepcke	6.115	—	5.129	—
18 — E. F. S. Catharina	890	3.478	—	4
Total	129 657	14.418	90.438	2 596

TRANSPORTE DE CARGAS

Foram transportados 36.713.934 volumes, pesando 2.223.444.797 kilos, conforme discriminação abaixo:

NOMES	VOLUMES	PESO EM KGS.
1 — Amazon River S. N. Cº	1.347.897	55.165.877
2 — Navegação dos Autazes	4.102	227.104
3 — Navegação do Alto Tapajóz	4.153	161.289
4 — E. N. rios Mamoré Guaporé	1.093	49.373
5 — E. Clemente Cantanhede	3.791	275.344
6 — Comp. Fluvial Maranhense	29.906	1.689.285
7 — Emp. Lloyd Maranhense	50.950	2.618.320
8 — E. N. Fl. Baixo S. Francisco	1.829	104.427
9 — E. V. São Francisco	295.933	6.732.409
10 — N. Mineira S. Francisco	263.886	7.312.076
11 — Comp. N. Ll. Brasileiro	19.194.926	1.057.726.323
12 — C. N. N. Costeira	7.232.677	461.034.090
13 — C. Com. Navegação	1.612.567	187.947.613
14 — Soc. Anon. Lloyd Nacional	5.477.515	382.068.601
15 — C. N. S. João da Barra e Campos	68.967	4.793.497
16 — C. V. S. Paulo-Matto Grosso	36.879	1.073.994
17 — E. Nac. Nav. Hoepcke	953.239	50.805.715
18 — Est. F. Santa Catharina	133.624	13.659.460
Total	36.713.934	2.223.444.797

RECEITA DE PASSAGENS, CARGAS, ANIMAES E DIVERSAS

As receitas de trafego foram as seguintes: 27.087:420$976 de passagens, 143.007:922$258 de cargas, 45:912$800 de animaes e 14.368:962$090 de diverss, de accórdo com a relação abaixo:

NOMES	PASSAGENS	CARGAS	ANIMAES	DIVERSAS
1 — The Amazon River S. N. Cº. Ltd.	921.413$700	2 817 767$700	38 732$600	72 863$800
2 — Navegação dos Autazes	8 662$000	7 206$400	1 774$000	5 236$000
3 — Navegação do Alto Tapajóz	—	41 380$450	—	—
4 — Emp. Nav. rios Mamoré Guaporé	1 399$200	2 896$800	2$400	83$800
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	3 112$400	23 742$670	—	—
6 — Comp. Fluvial Maranhense	31 081$000	141 552$440	—	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense	6:340$200	168 899$120	—	—
8 — Emp. N. Baixo S. Francisco	19 867$600	750$500	—	1 251$600
9 — Emp. V. do S. Francisco	241 501$800	437 281$394	263$200	1 163$723
10 — Nav. Mineira de S. Francisco	217 087$400	453 790$100	—	4 208$000
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	14.708 045$400	67.563 066$403	—	6.113 356$100
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira	8.465 739$616	30.570 765$181	4 719$400	8.062 118$757
13 — Comp. Commercio e Navegação	44 249$300	8.828 630$350	378$000	—
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	1.911 556$460	28.991 245$350	—	—
15 — Comp. Nav. S. João Barra e Campos	—	254 240$000	—	—
16 — Comp. Via. S. Paulo-Matto Grosso	47 170$300	69 346$200	—	79 819$900
17 — Emp. Nacional Nav. Hoepcke	451 259$000	2.493 272$700	—	—
18 — E. de F. Santa Catharina	8 935$600	142 088$500	43$200	179 927$710
Total	27.087 420$976	143.007 922$258	45 912$800	14.368 962$090

SUBVENÇÃO, RENDA BRUTA, CUSTEIO, RENDA LIQUIDA OU DEFICIT

O total da subvenção paga pelo Governo Federal foi de 29.573:763$382, a renda bruta 214.085:981$506, o custeio 163.180:158$084, resultando a renda liquida de réis 59.905:823$422, tudo conforme discriminação infra:

NOMES	SUBVENÇÃO	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	DEFICIT
1 — The Amazon River S. N. Cº. Ltd	3.000.000$000	6.850 777$800	3.883.445$040	2.967 332$760	—
2 — Navegação dos Autazes	96 000$000	118 878$400	85 984$100	32 894$300	—
3 — Navegação do Alto Tapajóz	36.000$000	77 380$450	76 371$680	1 008$770	—
4 — Empreza N. Mamoré Guaporé	25 000$000	29 382$200	16 443$000	12 939$200	—
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	60 000$000	86.855$070	68 499$630	18 355$440	—
6 — Comp. Fl. Maranhense	57 035$000	229 668$440	108 477$580	121 190$860	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense	67 014$000	242 253$320	139 513$410	102 739$910	—
8 — Emp. Nav. Baixo S. Francisco	99:996$520	121 866$220	120 190$300	1 675$920	—
9 — Emp. Viação do S. Francisco	295 760$000	975:970$117	662 870$354	313 099$763	—
10 — Nav. Mineira do S. Francisco	180 960$000	858 045$500	506 107$400	351 938$100	—
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	19.353 248$242	107.737 716$145	83.306 915$416	24.430 800$729	—
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira	6.152:749$620	53.256 092$574	38.667 916$889	14.583 175$685	—
13 — Comp. Commercio e Navegação	—	8.873:257$650	5.821 682$174	3.051 575$476	—
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	—	30.902 801$810	26.098 255$820	4.804 545$990	—
15 — Comp. Nav. S. João da Barra Campos	—	254 240$000	181 145$982	73 094$018	—
16 — Comp. Viação S. Paulo-Matto Grosso	150:000$000	346 336$400	320 325$400	26 011$000	—
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke	—	2.944 531$700	3.013 844$600	—	69 312$900
18 — E. Ferro Sta. Catharina	—	179 927$710	102 169$309	77 758$401	—
Total	29.573 763$382	214.085 981$506	163.180 158$084	50.975 136$322	69 312$900

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

TOTAL GERAL — 1934

Por viagem:

Passageiros	130	
Receita de passageiros	15 :040$211	
Peso de carga transportada	1.240.114	kgs.
Receita de carga	79 :404$732	
Consumo de combustivel (carvão)	214.897	kgs.
" " " (lenha)	78.576	"
" " " (oleo)	55.275	lts.
" " lubrificante	427	"
" " estôpa	29	kgs.
Renda bruta total	118 :870$617	

Por milha:

Receita de passageiros	7$655	
Peso de carga transportada	631	kgs.
Receita de carga	40$414	
Consumo de combustivel (carvão)	109	kgs.
" " " (lenha)	40	"
" " " (oleo)	28	lts.
" " lubrificante	0,217	"
" " estôpa	0,015	,kgs
Renda bruta total	60$500	

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION CO. (1911), LTD.

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934, de percentagens de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realisadas	155	172	19	11,0 %
Dias de viagem	4 222	4.612	390	8,4 %
Milhas navegadas	331.176	337.824	6.648	1,9 %
Consumo comb. carvão	1.474.700	1.232.600	— 242.100	— 16,4 %
Consumo comb. lenha	105.649.740	117.253.512	13.603.772	11,6 %
Consumo lubrificante	11.398	12.539	1.141	9,0 %
Consumo estôpa	561	602	41	6,8 %
Numero de passageiros	14.628	17.710	3.082	17,4 %
Numero de volumes	1.244.272	1.347.897	103.625	7,6 %
Peso em kilos	40.404.222	55.165.877	14.761.655	26,7 %
Receita de passagens	799 913$400	921 413$700	121 500$300	3,1 %
Receita de cargas	2.507 455$950	2.817 767$700	310 311$750	11,0 %
Receita de diversas	72 803$250	111 596$400	38 793$150	34,7 %
Receita total	3.380 172$600	3.850 777$800	470 605$200	12,2 %
Quota de subvenção	2.634 037$996	3.000 000$000	365 962$004	12,2 %
Renda bruta total	6.014 210$596	6.850 777$800	836 567$204	12,2 %
Despesa de custeio	3.441 677$230	3.883 445$040	441 767$810	11,3 %
Renda liquida	2.572 533$366	2.967 332$760	394 799$394	13,3 %

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realisadas	495	431	— 64	— 12,9 %
Dias de viagem	15.123	14.324	— 799	— 5,2 %
Milhas navegadas	1.864.045	1.634.964	— 229.081	— 12,2 %
Consumo comb. carvão	309.739.183	264.656.857	— 45.082.326	— 14,5 %
Consumo comb. oleo	52.875.039	55.178.971	2.303.932	4,1 %
Consumo lubrificante	397.380	372.258	— 25.122	— 6,3 %
Consumo estopa	31.554	24.556	— 6.998	— 22,1 %
Numero de passageiros	196.796	100.626	— 96.170	— 48,8 %
Numero de volumes	15.642.242	19.194.926	3.552.684	18,5 %
Peso em kilos	1.023.410.562	1.057.726.323	34.315.761	3,2 %
Receita de passagens	16.002 608$531	14.708 045$400	— 1.294 563$131	— 8,0 %
Receita de cargas	71.089 151$350	67.563 066$403	— 3.526 084$947	— 4,9 %
Receita de diversas	7.332 086$448	6.113 356$100	— 1.218 730$348	— 16,6 %
Receita total	94.423 846$141	88.384 467$903	— 6.039 378$238	— 6,4 %
Quota de subvenção	19.768 497$072	19.353 248$242	— 415 248$830	— 2,1 %
Renda bruta total	114.192 343$213	107.737 716$145	— 6.454 627$068	— 5,6 %
Despesa de custeio	92.851 644$699	83.306 915$416	— 9.544 729$283	— 10,2 %
Renda liquida	21.340 698$514	24.430 800$729	3.090 102$215	12,6 %

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realisadas	267	283	16	5,6 %
Dias de viagem	4.800	4.803	3	—
Milhas navegadas	619.493	658.478	38.985	5,9 %
Consumo comb. carvão	54.610.500	57.150.000	2.539.500	4,4 %
Consumo comb. oleo	33.678.560	35.102.951	1.424.391	4,0 %
Consumo lubrificante	157.804	133.916	— 23.888	— 15,1 %
Consumo estôpa	9.664	10.436	772	7,4 %
Numero de passageiros	56.108	65.982	9.874	14,9 %
Numero de volumes	6.913.044	7.232.677	319.633	4,4 %
Peso em kilos	425.372.945	461.034.090	35.661.145	7,7 %
Receita de passagens	7.124 299$258	8.465.739$616	1.341 440$358	15,8 %
Receita de cargas	30.040 408$059	30.570:765$181	530 357$122	1,7 %
Receita de diversas	3.797 337$948	8.066 838$157	4.269 500$209	52,9 %
Receita total	40.962 065$265	47.103 342$954	6.141 277$689	13,0 %
Quota de subvenção	5.847 845$616	6.152 749$620	304 904$004	4,9 %
Renda bruta total	46.809 910$881	53.256 092$574	6.446:181$693	12,1 %
Despesa de custeio	35.722 146$621	38.667 916$889	2.945 770$268	7,6 %
Renda liquida	11.087 764$260	14.588.175$685	3.500 411$425	24,0 %

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realisadas	82	109	27	24,7 %
Dias de viagem	3.173	4.042	869	21,5 %
Milhas navegadas	260.939	414.267	153.328	37,0 %
Consumo de comb. carvão	21.613.330	31.111.390	9.498.060	30,5 %
Consumo de comb. oleo	3.664.861	9.268.985	5.604.124	60,4 %
Consumo de lubrificante	98.464	186.319	87.855	47,1 %
Consumo de estôpa	7.020	10.986	3.966	36,1 %
Numero de passageiros	3.387	12.544	9.157	73,0 %
Numero de volumes	3.223.066	5.477.515	2.254.449	41,1 %
Peso em kilos	224.029.617	382.068.601	158.038.984	41,3 %
Receita de passagens	581 047$350	1.911 556$460	1.330 509$110	69,6 %
Receita de cargas	15.312 351$680	28.991 :245$350	13.678 893$670	47,1 %
Receita total	15.893 399$030	30.902 801$810	15.009 402$780	48,5 %
Renda bruta total	15.893 ·399$030	30.902 801$810	15.009 402$780	48,5 %
Despesa de custeio	14.145 :147$240	26.098 255$820	11.953 108$580	45,8 %
Renda liquida	1.748 :251$790	4.804 545$990	3.056 294$200	63,6 %

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realisadas	98	82	— 16	— 16,3 %
Dias de viagem	3.404	3.063	— 341	— 10,0 %
Milhas navegadas	240.533	177.395	— 63.138	— 26,2 %
Consumo de comb. carvão	32.390.356	26.810.673	— 5.579.683	— 17,2 %
Consumo de lubrificante	34.275	27.243	— 7.032	— 20,5 %
Consumo de estôpa	3.732	2.664	— 1.068	— 28,6 %
Numero de passageiros	1.250	2.553	1.303	51,0 %
Numero de volumes	1.859.771	1.612.567	— 247.204	— 13,3 %
Peso em kilos	210.043.535	187.947.613	— 22.095.922	— 10,5 %
Receita de passagens	26 354$900	44 249$300	17 894$400	40,4 %
Receita de cargas	10.893 526$820	8.828 630$350	— 2.064 896$470	— 18,9 %
Receita de diversas	22 026$000	378$000	— 21 648$000	— 98,2 %
Receita total	10.941 907$720	8.873 257$550	— 2.068 650$070	— 18,9 %
Renda bruta total	10.941 907$720	8.873 257$650	— 2.068 650$070	— 18,9 %
Despesa de custeio	6.654.029$550	5.821 682$174	— 832 347$376	— 48,8 %
Renda liquida	4.287.878$170	3.051 575$476	— 1.236 302$694	— 28,8 %

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	VIAGENS REALISADAS	MILHAS NAVEGADAS	DIAS DE VIAGEM
1925	1.805	3.831.306	45.483
1926	1.844	3.662.020	42.409
1927	1.997	4.388.505	48.341
1928	2.098	4.584.513	48.771
1929	2.179	4.527.077	47.771
1930	2.120	4.304.871	44.347
1931	1.944	4.273.375	41.173
1932	1.669	3.444.536	36.523
1933	1.805	3.673.950	38.525
1934	1.801	3.538.595	38.132

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	LUBRIFICANTE	ESTÔPA	PASSAGEIROS	ANIMAES
1925	713.753	67.332	325.559	5.643
1926	699.665	68.209	307.939	6.341
1927	909.482	96.281	318.237	6.761
1928	1.163.099	93.718	334.087	6.255
1929	1.146.199	85.428	318.177	7.053
1930	1.018.194	75.636	272.768	5.224
1931	931.223	64.148	246.276	3.693
1932	678.951	50.239	245.578	1.524
1933	742.409	56.213	232.930	3.149
1934	768.360	53.049	234.513	2.596

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS DE NAVEGAÇÃO, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	CARVÃO (Kilos)	LENHA (Kilos)	OLEO (Litros)
1925	526.056.378	148.410.972	—
1926	489.218.022	114.211.091	4.141.282
1927	607.410.218	157.046.529	36.123.668
1928	557.860.867	170.485.514	61.529.844
1929	505.262.662	175.231.886	87.493.596
1930	504.137.171	150.582.469	51.542.357
1931	161.160.838	122.147.428	96.684.660
1932	399.498.301	177.760.604	82.605.604
1933	426.308.069	134.366.646	90.225.470
1934	387.029.550	141.487.015	99.580.075

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	Nº. DE VOLUMES	PESO EM KILOS
1925	37.426.917	2.240.583.167
1926	31.799.674	1.890.649.932
1927	41.689.152	2.635.907.386
1928	44.735.738	2.601.051.468
1929	41.613.429	2.444.567.983
1930	35.185.854	2.065.664.681
1931	36.618.290	2.412.697.540
1932	32.719.674	1.943.031.458
1933	30.950.951	2.022.979.877
1934	36.713.934	2.233.444.797

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	PASSAGENS	CARGAS	ANIMAES	DIVERSAS
1925	23.738 191$893	147.346 485$028	227 316$813	12.755 516$728
1926	22.740 830$708	115.324 885$417	217 832$399	12.965 851$160
1927	27.084 404$390	155.510 770$520	247 550$276	14.970 821$234
1928	29.661 741$928	175.320 230$246	165 203$474	9.710 382$906
1929	32.033 549$793	174.278 304$470	183 828$903	9.308 236$267
1930	26.172 296$961	142.634 360$595	109 452$540	9.316 490$199
1931	27.114 682$267	177.092 941$261	83 127$649	9.149 127$756
1932	25.556 534$009	133.343 659$898	37 873$957	11.914 750$050
1933	25.843 629$804	134.576 672$041	72 603$670	11.258 575$583
1934	27.087 420$976	143.007 922$258	45 912$800	14.368 962$090

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	SUBVENÇÃO	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA
1925	6.844 489$596	190.912 000$058	141.235 313$497	49.676 686$561
1926	6.763 450$325	158.012 850$009	132.047 853$970	25.964 996$039
1927	6.979 196$992	204.792 743$412	179.761 330$998	25.031 412$414
1928	27.014 256$292	241.871 814$846	180.001 766$380	61.870 048$466
1929	27.959 204$588	243.763 124$021	183.992 456$058	59.770 667$968
1930	26.268 168$276	204.500 768$671	164.994 222$651	39.506 546$020
1931	29.956 894$371	243.396 773$304	179.971 241$136	63.425 532$168
1932	27.957 210$256	198.810 028$170	146.777 051$321	52.032 976$849
1933	29 322 722$394	201.074 203$592	163.147 569$930	38.362 172$522
1934	29.573 763$382	214.085 981$506	163.180 158$084	50.905 823$422

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION CO. (1911) LTD.

De accôrdo com as apurações e os diversos agrupamentos dos dados estatisticos que nos foram fornecidos pela "Amazon River" o movimento no decennio de 1925 á 1934, permittiu que se pudesse tirar as seguintes conclusões:

Comquanto tenha havido uma differença para menos, do 1° quinquennio para o 2°, nas receitas de trafego; passagem, cargas animaes e diversas de 23,0 % no computo geral do decennio, ella quasi desapparece por ter havido uma compensação na despeza de custeio que tambem decresceu de 28,2 %.

A subvenção paga pelo Governo Federal no decennio foi de 23.981:888$316, a renda bruta (incluida essa subvenção) foi de 68.703:190$746 e a despeza de custeio a de 42.542:528$400.

Ha uma verdadeira homogeneidade na **renda liquida** desse decennio, uma constancia que requer immediata attenção; as percentagens dessa renda liquida em relação á renda bruta, foram as seguintes:

1925	44,6 %
1926	30,4 %
1927	35,5 %
1928	34,3 %
1929	35,3 %
1930	30,8 %
1931	42,9 %
1932	42,9 %
1933	42,7 %
1934	43,3 %

Ainda em harmonia com os calculos que acabo de apresentar, verifica-se que a "Amazon River", no decennio, exclnida a subvenção que lhe foi paga no valor de 23.981:888$316, apresenta uma renda liquida do serviço de navegação de 2.178:774$030, que redunda na percentagem, em relação á renda bruta, de 4,8 %.

A subvenção paga no 2° quinquennio, augmentou na proporção de 7,4 %, havendo assim uma perfeita compensação.

A percentagem da renda liquida da Companhia, em relação á renda bruta, durante o decennio foi de 38,1 %.

Assim, pode-se concluir que a "Amazon River", propriamente no serviço de navegação, que explora, não deve estar em condições precarias.

ANTONIO MENDES PEIXOTO

NAVEGAÇAO DOS AUTAZES

Verifica-se uma sensivel differença entre a renda do 1° quinquennio e a do 2°. A subvenção paga naquelle foi inferior á deste ultimo em 264 :000$000, sendo sua despeza de custeio ultrapassado á renda bruta, resultando um deficit de 9 :165$000.

No 2° quinquennio com o augmento de subvenção, poude a firma Antonio Mendes Peixoto, apresentar uma renda liquida de 179 :004$000, apezar de haverem as despezas de custeio sido superiores ás receitas de trafego em 300 :996$000. O total da subvenção recebido neste periodo foi de 480 :000$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta, no decennio foram as seguintes:

1925	— 1,4 %
1926	+ 7,0 %
1927	— 13,3 %
1928	— 2,5 %
1929	— 2,4 %
1930	+ 30,8 %
1931	+ 26,6 %
1932	+ 28,3 %
1933	+ 30,9 %
1934	+ 27,7 %

JOSÉ FERNANDES ANTUNES

NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ

Durante o decennio de 1925 a 1934, com excepção do ultimo anno, apresentou a firma sómente saldos deficitarios em seu serviço de navegação, sendo as receitas de trafego e as subvenções recebidas insufficientes para fazer face ás despezas de custeio. Assim sendo, a subvenção que recebe a firma parece, s.m.j., não ser bastante para occorrer ás necessidades do serviço que executa.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta acham-se abaixo relacionadas:

1925	— 5,7 %
1926	— 7,5 %
1927	— 14,6 %
1928	— 4,4 %
1929	— 9,3 %
1930	— 2,7 %
1931	— 9,4 %
1932	— 5,8 %
1933	— 0,9 %
1934	+ 1,3 %

EMPREZA LLOYD MARANHENSE

As differenças que são notadas entre a renda bruta, despesa de custeio e renda liquida, do primeiro quinquennio, respectivamente de 4.193:411$000, 1.975:596$000 e 2.217:815$000 e as do segundo quinquennio, de 1.419:984$000, 690:742$000 e 729:242$000, são provenientes do menor numero de viagens realisadas ao ultimo periodo, em numero inferior á metade do primeiro.

As subvenções pagas foram de 490:960$000 para o primeiro quinquennio e de 287:003$000 para o segundo.

Acham-se abaixo discriminadas as percentagens da renda liquida em relação á renda bruta.

1925	47,9 %
1926	49,4 %
1927	53,4 %
1928	56,8 %
1929	54,6 %
1930	47,1 %
1931	57,3 %
1932	64,9 %
1933	50,5 %
1934	42,4 %

———

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

No primeiro quinquennio, para uma renda bruta de 694 :564$000, occorreram despezas de custeio num total de 552 :241$000, resultando uma renda liquida de 142 :323$000.

No segundo, a renda liquida foi de 176 :990$000, deduzidas as despezas de custeio de 1.135 :626$000 da importancia da renda bruta num total de 1.312 :616$000.

Foram as seguintes, percentagens da renda liquida em relação á renda bruta:

1925	31,2 %
1926	22,8 %
1927	13,0 %
1928	15,5 %
1929	18,1 %
1930	11,3 %
1931	6,5 %
1932	1,2 %
1933	7,2 %
1934	1,3 %

EMPREZA VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Os imprevistos que se nos deparam nos resultados dos calculos que apresenta o movimento de trafego da Empreza Viação do São Francisco são bastante interessantes.

Durante o decennio realisou a Empreza 904 viagens, sendo 489 no 1° quinquennio e 415 no 2°, havendo assim uma differença para mais no 1° quinquennio de 74 viagens. O total da subvenção paga no decennio foi de 2.509:938$000, assim discriminadas: Réis 1.326:178$000 no primeiro e 1.183:760$000 no segundo, havendo uma differença para menos do segundo para o primeiro de 129:688$000.

A renda bruta, incluida a subvenção foi de 8.217:805$000 no 1° e 5.433:422$000 no 2° quinquennio e a renda liquida, respectivamente, de 1.848:530$000 e 1.718:842$000, o que resulta numa differença para menos do 2° para o 1° somente de 129:688$000.

As deducções que se pode tirar dos calculos acima são que: a Empreza, não obstante ter realizado maior numero de viagens no 1° quinquennio (74) do que no 2°, teve relativamente maior lucro, no 2° quinquennio porquanto a media encontrada para cada viagem no 1° quinquennio é de 3:780$000 e 2° de 4:411$000, ou 8,7 % a mais sobre o 1° quinquennio.

As percentagens da renda liquida em comparação com a renda bruta foram as immediatas:

1925	21,8 %
1926	2,5 %
1927	30,9 %
1928	30,4 %
1929	23,4 %
1930	27,1 %
1931	35,7 %
1932	26,3 %
1933	36,1 %
1934	32,0 %

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Tendo havido uma grande differença no numero de viagens realizadas entre o 1° quinquennio (213) e o 2° (582), isto é, menos (369), ou 60,2 % deixo de fazer um estudo minucioso entre um e outro quinquennio, apresentando tão somente as quantias representativas das diversas receitas:

1° quinquennio, subvenção: 424:168$000, renda bruta: 2.638:183$000, despeza de custeio 1.513:764$000 e renda liquida: 1.124:419$000; 2° quinquennio, subvenção: 1.049:024$000, renda bruta: 4.473:046$000, despeza de custeio: 2.812:992$000 e renda liquida 1.660:054$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta foram as abaixo discriminadas:

1925	45,3 %
1926	38,9 %
1927	36,1 %
1928	50,2 %
1929	40,9 %
1930	34,5 %
1931	36,7 %
1932	36,9 %
1933	36,3 %
1934	41,0 %

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Compulsando-se os dados estatisticos da maior companhia de navegação da America do Sul, cuja renda bruta é maior que a de todas as companhias brasileiras de navegação reunidas, difficilmente se poderá chegar a um resultado que exprime aquelles dados. E'-se obrigado a interpretal-os cuidadosamente, afim de se conhecer a sua situação economico-financeira, conforme é na realidade.

Durante o decennio 1925-1934, o Lloyd sempre apresentou **uma renda liquida de navegação**, variavel entre 11,6 % a 29,7 %, em relação á renda bruta.

Razões multiplas e factos diversos, entretanto, faz com que essa companhia, genuinamente brasileira, esteja em condições precarissimas. Esses factos e essas causas escapam ao estudo que se tem em mira, que consiste tão somente, em analysar os dados estatisticos por ella apresentados.

A differença a mais da renda bruta do 2° quinquennio para o 1°, na importancia de 54.460:543$000, não quer dizer que tenha havido augmento da receita de trafego ou diminuição da despeza de custeio: ella é resultante do augmento da subvenção, do valor de 57.956:651$000.

Abstrahindo-se das subvenções do 1° e 2° quinquennio, nota-se um sensivel augmento da despeza de custeio do 2° para o 1°, de 7,5 %, assim como a renda liquida decresceu do 1° para o 2°, de 46,0 %.

Logo, pode-se inferir que o augmento da subvenção ao Lloyd Brasileiro foi justo e razoavel, tendo-se em vista que a maioria dos seus vapores já passaram ha muitos annos do limite da idade marcada. As despezas de reparos e consertos absorvem quasi que integralmente a renda liquida das viagens de seus vapores.

As percentagens, no decennio, entre a renda liquida e a renda bruta, são as seguintes:

1925	27,8 %
1926	16,1 %
1927	11,6 %
1928	27,2 %
1929	24,6 %
1930	17,9 %
1931	29,7 %
1932	25,5 %
1933	18,6 %
1934	22,6 %

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

As receitas de trafego: passagens, cargas, animaes e diversas, do 1° quinquennio para o 2°, soffreram as seguintes differenças: as rendas de passagens e diversas tiveram uma diminuição de 2.692:054$000 e 2:434$000 a de cargas e de animaes a majoração de 6.799:900$000 e de 25:000$000; a subvenção paga no 2° quinquennio foi superior ao 1°, de 7.327:100$000.

As receitas de trafego do 1° quinquennio foram de 231.912:516$000 e a do 2° de 230.313:670$000, tendo sido pagas as seguintes subvenções, respectivamente: Réis 23.707:500$000 e 31.034:600$600.

Incluindo essas subvenções encontram-se as seguintes rendas brutas: 1° quinquennio 255.620:016$000; 2° quinquennio 261.348:270$000..

Pelos resultados expostos, pode-se tirar as seguintes conclusões: abstrahindo-se das subvenções pagas nos 1° e 2° quinquennios, teve a Companhia Costeira uma differença para menos, nas receitas de trafego, de 1.598:846$000 do 2° para o 1° quinquennio, isto é de 0,6 %.

Levando-se em conta, porem, que a subvenção paga no 2° quinquennio foi superior as do 1°, em 7.327:100$000, essa differença desapparece, tornando-se a renda liquida superior á do 1° em 5.728:254$000, ou 2,1 %.

Apresento, para melhor facilidade de comparação, as percentagens entre as rendas liquidas e a bruta no decennio:

1925	29,2 %
1926	21,6 %
1927	11,2 %
1928	24,0 %
1929	26,2 %
1930	24,5 %
1931	24,8 %
1932	29,9 %
1933	23,6 %
1934	27,3 %

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Difficilmente se poderá fazer qualquer analyse quanto aos dados fornecidos por essa Companhia, a não ser quanto aos relativos aos dois ultimos annos, por apresentarem uma discrepancia frisante, em comparação com os de outras companhias que exploram as mesmas linhas. Tal discrepancia se tornou tão palpavel, que não só esta Divisão, como o proprio Sr. Director, solicitaram informações da companhia sobre a forma de ser computado a despesa de custeio dos seus vapores.

A companhia, muito a contra gosto, foi forçada a confessar que, contrariando as ordens em vigôr, havia incluido na conta das despezas de custeio dos navios, outras despezas que não deviam ser computadas.

De accôrdo com os primitivos mappas estatisticos apresentados por ella, relativas aos annos de 1933 e 1934, havia tido os seguintes "deficits" 434 :849$330 e 2.648 :984$524, respectivamente; após terem sido feitas as deducções conforme o seu officio de 7 de Janeiro de 1936, a companhia passou a ter as seguintes rendas liquidas do movimento de seus vapores:

1933	4.287 :878$170
1934	3.051 :575$476

Pelos motivos expostos deixo de fazer apreciações mais minuciosas sobre a exploração dos serviços de navegação dessa companhia no decennio de 1925-1934.

Abaixo apresento a percentagem das despezas de custeio sobre as rendas brutas, por onde se verificará facilmente o desaccôrdo existente, já acima aportado:

1925	— 5,7 %
1926	— 9,0 %
1927	— 5,7 %
1928	+ 19,0 %
1929	+ 12,0 %
1930	— 3,5 %
1931	— 14,9 %
1932	+ 13,6 %
1933	+ 39,1 %
1934	+ 34,3 %

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

A differença que se nota para menos nas receitas de trafego do 2º quinquennio para o 1º é resultante da queda brusca no numero de viagens que a Sociedade teve no anno de 1932, realisando somente 38 ao em vez da média de 93.

A renda bruta total do 1º quinquennio foi de 107.659:873$000, a despesa de custeio de 85.161:910$000, resultando a renda liquida de 22.497:963$000.

As do 2º quinquennio foram, respectivamente, de 99.862:475$000, 81.549:177$000 e 18.313:298$000.

Essas faltas de semelhança dão as seguintes percentagens, para menos, do 2º para o 1º:

Renda bruta	7,2 %
Despesa de custeio	4,2 %
Renda liquida	18,6 %

Abaixo apresento as percentagens da renda liquida em relação á renda bruta:

1925	15,7 %
1926	15,9 %
1927	17,9 %
1928	22,8 %
1929	25,5 %
1930	22,7 %
1931	20,1 %
1932	24,6 %
1933	10,9 %
1934	15,5 %

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

A companhia realizou 158 viagens no primeiro quinquennio e 64 no segundo, attingindo assim as receitas de trafego do primeiro a quasi o dobro das do ultimo.

As importancias de renda bruta, despezas de custeio e renda liquida, no primeiro quinquennio, foram, respectivamente, de 3.288:997$000, 2.430:347$000 e 858:650$000, sendo as do segundo as seguintes: 1.382:667$000, 978:096$000 e 404:570$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta são as seguintes:

1925	33,8 %
1926	5,6 %
1927	2,2 %
1928	40,9 %
1929	33,4 %
1930	27,9 %
1931	15,3 %
1932	36,7 %
1933	34,5 %
1934	28,7 %

COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATTO GROSSO

Observa-se grande differença entre o numero de viagens realizadas no primeiro quinquennio e no segundo (278). Verifica-se, egualmente, haver a Companhia sómente começado a receber subvenção a partir do anno de 1933.

Resume-se o movimento do primeiro quinquennio numa renda liquida de Réis 78 :350$000, resultante de uma renda bruta de 598 :314$000 e uma despeza de custeio de 519 :964$000.

No quinquennio a renda liquida apresentada foi de 250 :197$000, com uma renda de 1 .081 :676$000 e 831 :480$000 de despezas de custeio.

As percentagens verificadas da renda liquida em relação é renda bruta foram as seguintes:

1925	29,2 %
1926	6,8 %
1927	9,3 %
1928	12,8 %
1929	15,6 %
1930	19,4 %
1931	20,6 %
1932	34,3 %
1933	41,5 %
1934	7,5 %

EMPREZA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

A differença que se nota entre a renda liquida do primeiro quinquennio e a do segundo, é resultante do maior numero de viagens realisadas neste ultimo.

Attingindo a renda bruta do primeiro periodo 11.207:804$000, sua despesa de custeio a 8.939:031$000, dando uma renda liquida de 2.268:773$000, no segundo quinquennio importaram as mesmas, respectivamente, em 14.428:352$000, 13.890:067$000 e 538:285$000.

Seguem-se as percentagens da renda liquida em relação á renda bruta:

1925	29,1 %
1926	7,7 %
1927	20,8 %
1928	22,0 %
1929	17,3 %
1930	10,2 %
1931	1,0 %
1932	3,9 %
1933	6,0 %
1934	= 2,3 %

ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Foram realisadas 1.657 viagens durante o decennio, sendo 854 no primeiro quinquennio e 803 no segundo.

A renda bruta, a despeza de custeio e a renda liquida no primeiro quinquennio, foram respectivamente: 770:015$000, 488:580$000 e 281:435$000 e 607:348$000, réis 451:372$000 e 155:976$000, no segundo.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta foram as seguintes:

1925	45,8 %
1926	48,0 %
1927	38,7 %
1928	21,1 %
1929	17,4 %
1930	1,6 %
1931	4,7 %
1932	21,4 %
1933	34,6 %
1934	43,2 %

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

A Companhia executa o serviço actual a titulo precario.

O contracto celebrado em 31 de Agosto de 1912, decreto n. 9.708, de 7 de Agosto do mesmo anno, terminou em 31 de Agosto de 1922.

Pelos serviços executados recebe a Companhia a subvenção de 3.000:000$000.

O Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1935, autorisou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo da companhia.

A Companhia recebeu no anno de 1934, a subvenção de 3.000:000$000.

1. — **Linhas em trafego** — Manteve a Companhia durante o anno as seguintes linhas:

1 — Linha de Belem ao Oyapock — uma viagem mensal;
2 — " " " " Madeira — duas viagens mensaes;
3 — " " " " Purús-Acre — uma viagem mensal;
4 — " " " " Solimões — uma viagem mensal;
5 — " " " " Tapajóz — uma viagem de 2 em 2 mezes;
6 — " " Manáos ao Juruá — uma viagem mensal;
7 — " " " " Rio Negro — uma viagem mensal;
8 — " " " " Porto Velho — uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego das linhas** — Estiveram em trafego 21 vapores, com 10.324 toneladas brutas, 6.508 liquidas e 10.018 de capacidade de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Ajudante	214	145	260
2 — Aymoré	400	294	510
3 — Belém	1.082	640	1.060
4 — Campinas	160	98	98
5 — Cassiporé	484	306	347
6 — Cuyabá	1.082	640	1.060
7 — Diamantina	160	98	98
8 — Districto Federal	1.082	640	1.060
9 — Inca	343	275	340
10 — Indio do Brasil	405	290	542
11 — Itacoatiára	160	98	98
12 — Nictheroy	160	98	98
13 — Oyapock	470	268	404
14 — Rio Mar	680	480	578
15 — São Salvador	1.082	640	1.060
16 — Sapucaia	398	270	541
17 — Sorocaba	160	98	98
18 — Therezina	160	98	98
19 — Tupy	400	294	510
20 — Uruguayana	160	98	98
21 — Victoria	1.082	640	1.060
Total geral	10.324	6.508	10.018

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 172 viagens com o percurso de 337.824 milhas e 4.612 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 1.232.600 kilos de carvão, 117.253.512 kilos de lenha, 12.539 litros de lubrificante e 602 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 9.061 passageiros de 1ª classe e 8.649 de 3ª classe, 1.347.897 volumes de carga, pesando kilos 55.165.877 e 2.261 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversos** — As receitas de trafego foram as seguintes: 921:413$700 de passagens, 2.817:767$700 de cargas, 38:732$600 de animaes e 72:863$800 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta apurada attingiu a 6.850:777$800 incluida a subvenção de 3.000:000$000, importando em 3.883:445$040 o total das despesas de custeio, donde resulta a renda liquida de 2.967:332$760.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	21
Tonelagem de carga	60.803
Viagens realisadas	172
Dias de viagem	4.612
Milhas navegadas	337.824
Consumo de combustivel (carvão)	1.232.600
" " " (lenha)	117.253.512
" " lubrificante	12.539
" " estôpa	602
Passageiros de 1ª classe	9.061
" " 3ª "	8.649
Numero de volumes	1.347.897
Peso em kilos	55.165.877
Numero de animaes	2.261
Receita de passagens	921:413$700
" " cargas	2.817:767$700
" " animaes	38:732$600
" diversas	72:863$800
" total	3.850:777$800
Quota de subvenção	3.000:000$000
Renda bruta total	6.850:777$800
Despeza de custeio	3.883:445$040
Renda liquida	2.967:332$760

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	103
Receita de passageiros	5:357$1'0
Peso de carga transportada	320.732 kg.
Receita de carga	16:382$370
Consumo de combustivel (carvão)	7.166 kg.
" " " (lenha)	681.706 "
" " lubrificante	73 ls.
" " estôpa	4 kg.
Receita total	39:830$103

Por milha:

Receita de passageiros	2$727
Peso de carga transportada	163 kg
Receita de carga	8$341
Consumo de combustivel (carvão)	4 kg.
" " " (lenha)	347. "
" " lubrificante	0,037 ls.
" " estôpa	0,002 kg.
Receita total	20$279

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION (1911) LIMITED

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Belém:									
Exportação	1.459	—	802	170 967$700	213.056	10.845.691	682 044$900	—	—
Importação	1.459	—	802	170 967$700	213.056	10.845.691	682 044$900	—	—
Santarém:									
Exportação	727	—	839	42 549$900	20.027	988.045	40 755$900	486	7 684$800
Importação	727	—	839	42 549$900	20.027	988.045	40 755$900	486	7 684$800
Obidos:									
Exportação	220	—	170	12 716$400	873	32.540	2 874$700	521	10 330$500
Importação	220	—	170	12 716$400	873	32.540	2 874$700	521	10 330$500
Parintins:									
Exportação	406	—	184	19 582$300	6.395	278.024	12 402$600	702	13 850$300
Importação	406	—	184	19 582$300	6.395	278.024	12 402$600	702	13 850$300
Itacoatiara:									
Exportação	386	—	488	14 362$100	6.194	247.906	7 825$800	—	—
Importação	386	—	488	14 362$100	6.194	247 906	7 825$80	—	—
Manáos:									
Exportação	2.328	—	2.091	241 540$650	237.226	10.844.154	598 272$400	12	136$000
Importação	2.328	—	2.091	241 540$650	237.226	10.844.154	598 272$400	12	136$000
Borba:									
Exportação	85	—	112	4 269$500	850	38.979	1 030$700	2	24$000
Importação	85	—	112	4 269$500	850	38 979	1 030$700	2	24$000
Manicoré:									
Exportação	77	—	76	4 936$600	1.087	16.271	415$000	3	36$000
Importação	77	—	76	4 936$600	1.087	16 271	415$000	3	36$000

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Humaytá:									
Exportação	101	—	174	7 396$200	1.279	46 753	1 905$100	—	—
Importação	101	—	174	7 396$200	1.279	46.753	1 905$100	—	—
Porto Velho:									
Exportação	316	—	255	46 085$700	144.842	5.333.530	257 586$500	6	72$000
Importação	316	—	255	46 085$700	144 842	5 333.530	257 586$500	6	72$000
Teffé:									
Exportação	143	—	141	9 915$200	6 972	240 499	10 520$400	—	—
Importação	143	—	141	9 915$200	6 972	240 499	10 520$400	—	—
S. Paulo de Olivença:									
Exportação	88	—	157	8 813$700	8.336	235.245	15 154$400	4	47$900
Importação	88	—	157	8 813$700	8.336	235.245	15 154$400	4	47$900
Remate de Males:									
Exportação	204	—	469	32 649$600	4.396	157.551	12 152$200	—	—
Importação	204	—	469	32 649$600	4.396	157.551	12 152$200	—	—
Iquitos:									
Exportação	214	—	112	37 946$800	260.929	6.991.842	326 209$000	25	728$000
Importação	214	—	112	37 946$800	260.929	6.991 842	326 209$000	25	728$000
Bocca do Acre:									
Exportação	401	—	461	55 172$400	166.337	7.683.384	305 971$600	9	25$600
Importação	401	—	461	55 172$400	166.337	7.683.384	305 971$600	9	25$600
S. Madureira:									
Exportação	38	—	32	3 344$200	16.432	829.840	25 338$500	—	—
Importação	38	—	32	3 344$200	16 432	829 840	25 338$500	—	—
Empreza:									
Exportação	149	—	179	13 290$800	13.028	627.349	23 338$800	—	—
Importação	149	—	179	13 290$800	13.028	627.349	23 338$800	—	—

Xapury:									
Exportação	71	—	96	3 :761$300	23.756	1.229.300	54 220$400	—	—
Importação	71	—	96	3.761$300	23.756	1.229.300	54 220$400	—	—
Cobija:									
Exportação	26	—	36	1 982$700	19.077	892.172	57 948$700	—	—
Importação	26	—	36	1 982$700	19.077	892.172	57 948$700	—	—
Foz do Juruá:									
Exportação	445	—	491	48 882$000	58.231	1.912.174	136 690$600	176	1 :758$200
Importação	445	—	491	48 882$000	58.231	1.912.174	136 690$600	176	1 :758$200
Foz do Taranacá:									
Exportação	35	—	51	8 592$500	7.981	226.351	17 993$600	117	1 260$900
Importação	35	—	51	8 592$500	7.981	226.351	17 993$600	117	1 .260$900
Chaves:									
Exportação	104	—	36	5 513$600	82	3.017	308$700	7	147$700
Importação	104	—	36	5 :513$600	82	3.017	308$700	7	147$700
Cruzeiro do Sul:									
Exportação	112	—	121	22 748$800	18.450	660.818	57 508$600	53	646$100
Importação	112	—	121	22 748$800	18.450	660.818	57 508$600	53	646$100
Amapá:									
Exportação	99	—	50	8 060$400	15	875	119$700	9	189$700
Importação	99	—	50	8 060$400	15	875	119$700	9	189$700
Oyapock:									
Exportação	82	—	107	9 598$500	84	2.265	99$600	—	—
Importação	82	—	107	9 598$500	84	2.265	99$600	—	—
Canulama:									
Exportação	48	—	112	4 849$800	2.391	54.532	2 700$500	3	64$500
Importação	48	—	112	4 849$800	2.391	54.532	2 700$500	3	64$500
Cachoeira:									
Exportação	223	—	232	37 147$000	67.245	3.204.936	102 099$100	21	128$800
Importação	223	—	232	37 :147$000	67.245	3.204.936	102 099$100	21	128$800

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Santa Izabel									
Exportação	91	—	159	13 389$500	28.802	1 041.620	27 393$800	—	—
Importação	91	—	159	13 389$500	28.802	1.041.620	27 393$800	—	—
Cayenne:									
Exportação	75	—	17	10 320$200	366	22.000	3 620$000	8	240$000
Importação	75	—	17	10 320$200	366	22.000	3 620$000	8	240$000
Itaituba:									
Exportação	83	—	114	5 777$800	162	6.194	507$200	74	1 361$600
Importação	83	—	114	5 777$800	162	6.194	507$200	74	1 361$600
Caracarahy:									
Exportação	97	—	232	11 071$950	5.960	253.665	17 706$600	—	—
Importação	97	—	232	11 071$950	5.960	253.665	17 706$600	—	—
Manacapurú:									
Exportação	56	—	22	828$300	164	9.095	86$800	—	—
Importação	56	—	22	828$300	164	9.095	86$800	—	—
Maués:									
Exportação	72	—	31	3 350$200	1.673	123 532	4 458$300	—	—
Importação	72	—	31	3 350$200	1.673	123.532	4 458$300	—	—
Total	9.061	—	8.649	901 414$300	1.342.798	55.079.949	2 807 260$700	2 338	38 732$600

NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ

O Sr. José Fernandes Antunes é o concessionario do serviço de navegação do Alto Tapajóz, em virtude do decreto n. 16.740, de 31 de Dezembro de 1924, termo de contracto de 3 de Fevereiro de 1925 e de additamento de 30 de Abril do mesmo anno.

E' subvencionado esse serviço com a importancia de 36:000$000.

O Sr. Ministro, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março do anno proximo passado, autorisou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo do concessionario.

1. — **Linha em trafego** — Realisa uma viagem redonda entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelas lanchas "Itamar" e "Aida".

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Aida	26	21	13
2 — Itamar	26	21	13
Total	52	42	26

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 12 viagens com o percurso de 7.685 milhas e 300 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos 19.860 litros de kerozene, 1.120 litros de lubrificante e 50 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 4.153 volumes de carga, pesando 161.289 kilos, não havendo passageiros.

6. — **Receita de cargas** — A receita de trafego foi a seguinte: 41:380$350.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 77:380$450, inclusive a subvenção de 36:000$000, importando em réis 76:371$680 a despeza de custeio, resultando uma renda liquida de 1:008$770.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lanchas)	2
Tonelagem de carga	156
Viagens realisadas	12
Dias de viagem	300
Milhas navegadas	7.685

Consumo de combustivel (kerozene)	19.860
" " lubrificante	1.120
" " estôpa	50
Passageiros de 1ª classe	—
Numero de volumes	4.153
Peso em kilos	161.289
Receita de passageiros	—
" " cargas	41:380$450
" total	41:380$450
Quota de subvenção	36:000$000
Renda bruta total	77:380$450
Despeza de custeio	76:371$680
Renda liquida	1:008$770

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	—
Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	13.441 kg.
Receita de carga	3:448$370
Consumo de combustivel (kerozene)	1.655 lt.
" " lubrificante	93 "
" " estôpa	4 kg.
Receita bruta total	6:448$370

Por milha:

Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	21 kg.
Receita de carga	5$384
Consumo de combustivel (kerozene)	2 lt.
" " lubrificante	0,146 "
" " estôpa	0,006
Receita bruta total	10$069

NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Em 27 de Junho de 1931, foi assignado o contracto com o concessionario Paulo Saldanha, em vista do decreto n. 20.102, de 12 de Junho do mesmo anno, baseado nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 8º do decreto n. 5.670, de 25 de Janeiro de 1925, revigorado pelo decreto n. 19.884, de 1º de Abril de 1931.

Por esse serviço recebe a subvenção de 150:000$000.

1. — **Linha em trafego** — Executa o concessionario uma viagem mensal entre Guaporé-Mirim, no rio Mamoré e Villa Bella de Matto Grosso, no rio Guaporé.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelas lanchas "Joca" e "Emma" com 8 toneladas cada uma.

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 12 viagens com o percurso de 18.384 milhas e 294 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 830.740 kilos de lenha, 1.657 litros de lubrificante e 22 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 78 passageiros de 1ª classe, 137 de 2ª, e 4.901 volumes de carga, pesando 198.543 kilos, mais 23 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 11:904$700 de passageiros, 13:315$200 de cargas, 22$600 de animaes e 800$400 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado de exploração** — A renda bruta attingiu a 176:042$900, inclusive a subvenção de 150:000$000, importando em 134:001$500 a despeza de cústeio, resultando uma renda liquida de 42:041$400.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lanchas)	2
Tonelagem de carga	96
Viagens realisadas	12
Dias de viagem	294
Milhas navegadas	18.384
Consumo de combustivel (lenha)	830.740
" " lubrificante	1.657
" " estôpa	22
Passageiros de 1ª classe	78
" " 3ª "	137
Numero de volumes	4.901
Peso em kilos	198.543
Numero de animaes	23
Receita de passagens	11:904$700
" " carga	13:315$200
" " animaes	22$600
" diversas	800$400
" total	26:042$900

Quota de subvenção	150 :000$000
Renda bruta total	176 :042$900
Despeza de custeio	134 :001$500
Renda liquida	42 :041$400

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	18	
Receita de passageiros	992$058	
Peso de carga transportada	16.545	kgs.
Receita de carga	1 :109$600	
Consumo de combustivel (lenha)	69.228	kgs.
" " lubrificante	138	lts.
" " estôpa	2	kgs.
Renda total	14 :670$241	

Por milha:

Receita de passageiros	$648	
Peso de carga transportada	11	kgs.
Receita de carga	$724	
Consumo de combustivel (lenha)	45	kgs.
" " lubrificante	0,090	lts.
" " estôpa	0,001	kg.
Renda bruta total	9$576	

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

ANTONIO MENDES PEIXOTO

1. — **Linhas em trafego** — Uma linha entre Manáos e Castello, com escalas por Bôa Fé, Amatary, Bocca do Autaz, Bom Futuro, Tauá-Assú, São Joaquim, Coapiranga, Japehum, Panamá, Nancy, Bavaruá, Pantaleão, São Longuinho, Piratininga, Santa Maria, São José, Barreirinha, Campo Alegre, e intermediario em caso de necessidade.

2. — **Navios empregados no trafego** — No trafego foram empregados as lanchas "Xiborena" e "Cauré", com 50 toneladas brutas e 33 liquidas e diversas embarcações auxiliares.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Cauré	21	15	—
2 — Xiborena	29	18	—
Total	50	33	—

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 24 viagens com o percurso de 15.600 milhas e 130 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 2.218.000 kilos de lenha, 1.000 litros de lubrificante e 28 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 639 passageiros de 1ª classe, e 385 de 3ª, 4.102 volumes de carga pesando 227.104 kilos e 169 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 8:662$000 de passagens; 7:206$400 de cargas, 1:774$000 de animaes; e 5:236$000 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 118:878$400, inclusive a subvenção de 96:000$000, importando em réis 85:984$100 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 32:894$300.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lancha)	2
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	2.040
Viagens realisadas	24
Dias de viagem	130
Milhas navegadas	15.600

Consumo de combustivel (lenha)	2.218.000
" " lubrificante	1.000
" " estôpa	28
Passageiros de 1ª classe	639
" " 3ª "	385
Numero de volumes	4.102
Peso em kilos	227.104
Numero de animaes	169
Receita de passagens	8:662$000
" " cargas	7:206$400
" " animaes	1:774$000
" " diversas	5:236$000
" total	22:878$400
Quota de subvenção	96:000$000
Renda bruta total	118:878$400
Despeza de custeio	85:984$100
Renda liquida	32:894$300

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	45	
Receita de passageiros	360$917	
Peso de carga transportada	9.462	kgs.
Receita de carga	300$267	
Consumo de combustivel	92.417	kgs.
" " lubrificante	42	lts.
" " estôpa	1	kg.
Receita bruta total	4:953$266	

Por milha:

Receita de passageiros	$555	
Peso de carga transportada	14	kgs.
Receita de carga	$462	
Consumo de combustivel	142	kgs.
" " lubrificante	0,064	lt.
" " estôpa	0,002	kg.
Receita bruta total	7$620	

EMPREZA LLOYD MARANHENSE

Em vista do decreto n. 18.549, de 28 de Dezembro de 1928, foi assignado em 6 de Fevereiro de 1929, o contracto de prorogação por mais cinco annos, que trata o decreto n. 16.402, de 12 de Março de 1924.

Tendo terminado o prazo desse contracto em 26 de Maio de 1934, executa actualmente esse serviço a titulo precario, em vista da disposição do artigo 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concurrencia publica.

E' subvencionado esse serviço annualmente com a importancia de 100:000$000.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno manteve a Empreza as seguintes: Linha do Itapecurú, duas viagens mensaes de São Luiz a Caxias; linha do Mearim, uma viagem mensal entre São Luiz e Pedreira; linha do Pindaré, uma viagem mensal entre São Luiz e Engenho Central e linha do Munim, uma viagem mensal entre São Luiz e Morros.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 5 vapores, com 198 toneladas brutas, 164 liquidas e 194 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — São Paulo	50	46	50
2 — Santo Antonio	34	26	34
3 — São Pedro	30	20	30
4 — Ruy Barbosa	72	62	70
5 — São Jorge	12	10	10
Total	198	164	194

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 48 viagens com o percurso de 16.268 milhas e 564 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 898.930 kilos de lenha, 1.004 litros de lubrificante e 191 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 144 passageiros de 1ª classe, 143 de 3ª classe, 50.950 volumes, pesando 2.618.320 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 6:340$200 de passageiros e 168:899$120 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 242:253$320, inclusive a subvenção de 67:014$000, importando em réis 139:513$410 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 102:739$910.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	5
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	5 032
Viagens realisadas	48
Dias de viagem	564
Milhas navegadas	16.268
Consumo de combustivel (lenha)	898.930
" " lubrificante	1.004
" " estôpa	191
Passageiros de 1ª classe	144
" " 3ª "	143
Numero de volumes	50.950
Peso em kilos	2 618.320
Receita de passagens	6 :340$200
" " cargas	168 :899$120
" total	175 :239$320
Quota de subvenção	67 :014$000
Renda bruta total	242 :253$320
Despeza de custeio	139 :513$410
Renda liquida	102 :739$910

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	6
Receita de passageiros	132$087
Peso de carga transportada	54.548 kgs.
Receita de carga	3 :518$731
Consumo de combustivel (lenha)	18.728 kgs.
" " lubrificante	21 lts.
" " estôpa	4 kgs.
Receita bruta total	5 :046$944

Por milha:

Receita de passageiros	$390
Peso de carga transportada	161 kgs.
Receita de carga	10$382
Consumo de combustivel (lenha)	55 kgs.
" " lubrificante	0,062 lts.
" " estôpa	0,012 kgs.
Receita bruta total	14$891

COMPANHIA FLUVIAL MARANHENSE

Em virtude do decreto n. 18.525, de 7 de Dezembro de 1928, foi lavrado o contracto em 14 de Março de 1929.

Tendo terminado o prazo desse contracto, executa actualmente esse serviço a titulo precario, em virtude da disposição do artigo 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concurrencia publica.

Esse serviço é subvencionado annualmente com a quantia de 99:654$000.

1. — **Linhas de navegação** — Durante o anno manteve a Companhia as seguintes linhas:

1 — Linha do Itapecurú — de São Luiz a Caxias — duas viagens mensaes;
2 — " " Mearim — de São Luiz a Pedreiras — uma viagem mensal;
3 — " " Pindaré — de São Luiz a Engenho Central — uma viagem mensal;
4 — " " Cajapió — de São Luiz a Cajapió — uma viagem mensal.

2. — **Navios em trafego** — Estiveram em trafego 5 vapores, com 444 toneladas brutas, 358 liquidas e 410 de carga, auxiliados por diversas embarcações.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Barão Grajahú	150	125	120
2 — Ruy Barbosa	72	62	70
3 — São Pedro	30	20	30
4 — São Jorge	12	10	10
5 — São José	180	141	180
Total	444	358	410

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 41 viagens com o percurso de 13.420 milhas e 392 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 855.100 kilos de lenha, 846 litros de lubrificante e 143 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 666 de 1ª classe, 488 de 3ª classe e 29.906 volumes, pesando 1.689.285 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 31:081$000 de passagens e 141:552$440 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 229:668$440, inclusive a subvenção de 57:035$000, importando em Rs. 108:477$580 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 121:190$860.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	5
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	4.080
Viagens realisadas	41
Dias de viagem	392
Milhas navegadas	13.420
Consumo de combustivel (lenha)	855.100
" " lubrificante	846
" " estôpa	143
Passageiros de 1ª classe	666
" " 3ª "	488
Numero de volumes	29.906
Peso em kilos	1.689.285
Numero de animaes	—
Receita de passagens	31:081$000
" " cargas	141:552$440
" " animaes	—
" diversas	—
" total	172:633$440
Quota de subvenção	57:035$000
Renda bruta total	229:668$440
Despeza de custeio	108:477$580
Renda liquida	121:190$860

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	28
Receita de passageiros	758$073
Peso de carga transportada	41.202 kgs.
Receita de carga	3:452$498
Consumo de combustivel (lenha)	20.856 kgs.
" " lubrificante	21 lts.
" " estôpa	3 kgs.
Renda bruta total	5:601$669

Por milha:

Receita de passageiros	2$316
Peso de carga transportada	126 kgs.
Receita de carga	10$548
Consumo de combustivel (lenha)	64 kgs.
" " lubrificante	0,063 lts.
" " estôpa	0,011 kgs.
Renda bruta total	17$114

EMPREZA CLEMENTE C. CANTANHEDE

Com Clemente C. Cantanhede, concessionario do serviço de navegação entre Caxias e Picos, foi lavrado o contracto em 30 de Janeiro de 1929, por força do decreto numero 18.562, de 7 de Dezembro de 1928.

Tendo terminado o prazo desse contracto em 12 de Dezembro de 1933, executa actualmente esse serviço a titulo precario, em virtude da disposição do art. 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concurrencia publica.

Esse serviço é subvencionado annualmente com a importancia de 60:000$000.

1. — **Linhas de navegação** — Executa a Empreza uma linha de navegação entre Caxias e Picos.

2. — **Navios em trafego** — O serviço de navegação foi feito pelas lanchas a motor "Itamar" (7 toneladas) e "São José" (6 toneladas) que levaram a reboque os botes "Itassucê" (48 toneladas), "Itaquera" (48 toneladas), "Itapê" (50 toneladas), "São Martinho" (26 toneladas) e "Belmonte" (46 toneladas).

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 25 viagens com o percurso de 7.700 milhas e 204 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 9.308 litros de kerozene, 909 litros de lubrificante e 80 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 46 passageiro de 1ª classe, e 3.791 volumes, pesando 275.344 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 3:112$400 de passagens e 23:742$670 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado de exploração** — A renda bruta attingiu a 86:855$070, inclusive a subvenção de 60:000$000, importando em Rs. 68:499$630 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 18:355$440.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	2
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	655
Viagens realisadas	25
Dias de viagem	204
Milhas navegadas	7.700
Consumo de combustivel (kerozene)	9.308
" " lubrificante	909
" " estôpa	80
Passageiros de 1ª classe	46
Numero de volumes	3.791
Peso em kilos	275.344
Receita de passagens	3:112$400
" " carga	23:742$670
" total	26:855$070

Quota de subvenção	60 :000$000
Renda bruta total	86 :855$070
Despeza de custeio	68 :499$630
Renda liquida	18 :355$440

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	2	
Receita de passageiros	124$496	
Peso de carga transportada	11.014	kgs.
Receita de carga	949$707	
Consumo de combustivel (kerozene)	372	lts.
" " lubrificante	36	"
" " estôpa	3	kgs.
Receita total	3 :474$202	

Por milha:

Receita de passageiros	$404	
Peso de carga transportada	36	kgs.
Receita de carga	3$083	
Consumo de combustivel (kerozene)	1	lt.
" " lubrificante	0,118	"
" " estôpa	0,010	kg.
Receita bruta total	11$280	

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de Março de 1932, foi assignado o contracto em 23 de Março de 1933.

O serviço contractual é subvencionado com a quantia de 100:000$000.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empreza uma viagem semanal entre Penêdo e Piranhas.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 2 vapores, com 346 toneladas brutas, 227 liquidas e 275 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Comendador Peixoto	192	144	128
2 — Penedo	154	83	155
Total	346	227	283

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 52 viagens com o percurso de 10.712 milhas e 208 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 2.132.200 kilos de lenha, 1.040 litros de lubrificante e 624 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 1.726 passageiros de 1ª classe, 4.586 de 3ª classe, e 1.829 volumes, pesando 104.427 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 19:867$600 de passagens, 750$500 de cargas e 1:251$600 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 121:866$220, inclusive a subvenção de 99:996$520, importando em 120:190$300 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 1:675$920.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	2
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	7 150
Viagens realisadas	52
Dias de viagem	208
Milhas navegadas	10.712
Consumo de combustivel (lenha)	2.132.200
" " lubrificante	1.040
" " estôpa	624

Passageiros de 1ª classe	1 726
" " 3ª "	4.586
Numero de volumes	1.829
Peso em kilos	104.427
Receita de passagens	19 :867$600
" " cargas	750$500
" " diversas	1 :251$600
" total	21 :869$700
Quota de subvenção	99 :996$520
Renda bruta total	121 :866$220
Despeza de custeio	120 :190$300
Renda liquida	1 :675$920

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	121	
Receita de passageiros	382$069	
Peso de carga transportada	2.008	kgs.
Receita de carga	14$432	
Consumo de combustivel (lenha)	41.004	kgs.
" " lubrificante	20	lts.
" " estôpa	12	kgs.
Receita bruta total	2 :343$581	

Por milha:

Receita de passageiros	1$855	
Peso de carga transportada	10	kgs.
Receita de carga	$070	
Consumo de combustivel (lenha)	199	kgs.
" " lubrificante	0,097	lts.
" " estôpa	0,058	
Receita bruta total	11$377	

EMPREZA VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 23.110, de 19 de Agosto de 1933, foi lavrado o termo de revisão em 16 de Setembro do mesmo anno.

Por esse serviço recebe a Empreza a subvenção annual de 400:000$000.

O Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1935, autorizou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo da Empreza, cujo contracto terminou em 12 de Junho de 1935.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empreza as seguintes linhas: Do Joazeiro a Pirapóra, tres viagens mensaes; de Joazeiro a Barreiras, tres viagens mensaes; de Joazeiro a Formoza, uma viagem mensal; de Joazeiro a Bôa Vista, uma viagem mensal; de Joazeiro a Santa Maria, uma viagem nensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 9 navios, 809 toneladas brutas, 509 liquidas e 564 de carga, auxiliados por diversas embarcações.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Jansen Mello	51	36	14
2 — Cleto Campello	160	98	98
3 — Siqueira Campos	39	23	14
4 — Fernandes da Cunha	330	220	330
5 — Costa Pereira	71	38	35
6 — Djalma Dutra	64	38	35
7 — Saldanha Marinho	34	20	14
8 — Newton Prado	21	13	10
9 — Cordeiro Miranda	39	23	14
Total	809	509	564

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 83 viagens com o percurso de 77.162 milhas e 2.227 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Forzm consumidos nas viagens realisadas 11.977.040 kilos de lenha, 12.093 litros de lubrificante e 273 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 2.225 passageiros de 1ª classe, 2.810 de 2ª classe, 295.933 volumes pesando 6.732.409 kilos e 30 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas e animaes** — As receitas de trafego foram as seguintes: 241:501$800 de passagens; 437:281$394 de cargas; 263$200 de animaes e Rs. 1:163$723 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 975:970$117, inclusive a subvenção de 295:760$000, importando em 662:870$354 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 313:099$763.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	9
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	5.696
Viagens realisadas	83
Dias de viagem	2.227
Milhas navegadas	77.162
Consumo de combustivel (lenha)	11.977.040
" " lubrificante	12.093
" " estôpa	273
Passageiros de 1ª classe	2.225
" " 2ª "	2.810
Numero de volumes	295.933
Peso em kilos	6.732.409
Numero de animaes	30
Receita de passagens	241:501$800
" " cargas	437:281$394
" " animaes	263$200
" " diversas	1:163$723
" total	680:210$117
Quota de subvenção	295:760$000
Renda bruta total	975:970$117
Despeza de custeio	662:870$354
Renda liquida	313:099$763

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	61
Receita de passageiros	2:909$660
Peso de carga transportada	81.113 kgs.
Receita de carga	5:268$450
Consumo de combustivel (lenha)	144.301 kgs.
" " lubrificante	145 lts.
" " estôpa	3 kgs.
Receita bruta total	11:758$676

Por milha:

Receita de passageiros	3$130
Peso de carga transportada	87 kgs.
Receita de carga	5$667
Consumo de combustivel (lenha)	155 kgs.
" " lubrificante	0,157 lts.
" " estôpa	0,004 kgs.
Receita bruta total	12$648

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Foi lavrado o contracto com o Estado de Minas Geraes em 13 de Dezembro de 1934, tendo em vista o decreto n. 16.562, de 23 de Agosto do mesmo anno.

Paga o Governo Federal por esse serviço a subvenção annual de 300:000$000.

O Sr. Ministro, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1935, autorisou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo da companhia, visto ter terminado o contracto em 7 de Janeiro de 1935.

1. — **Linhas em trafego** — O serviço contractual é feito por tres viagens mensaes entre Pirapóra e Joazeiro e uma viagem mensal entre Pirapóra e Burity.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Arinos	32	14	14
2 — Antonio Nascimento	114	100	98
3 — Curvello	50	30	12
4 — Engenheiro Halfeld	150	110	150
5 — Fernão Dias	50	30	12
6 — Paracatú	10	8	8
7 — Raul Soares	200	160	150
8 — Wenceslau Braz	160	98	98
Total	766	550	542

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 75 viagens com o percurso de 62.239 milhas e 1.320 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Nas viagens realisadas foram consumidos 3.841.430 kilos de lenha, 4.625 litros de lubrificante e 298 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 2.777 passageiros de 1ª classe e 2.068 de 3ª classe, 263.886 volumes, pesando 7.312.076 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 217:087$400 de passagens; 455:790$100 de cargas e 4:208$000 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 858:045$500, inclusive a subvenção de 180:960$000, importando em 506:107$400 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 351:938$100.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	8
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	5.832
Viagens realisadas	75
Dias de viagem	1.320
Milhas navegadas	62.239
Consumo de combustivel (lenha)	3.841.430
" " lubrificante	4.625
" " estôpa	298
Passageiros de 1ª classe	2.777
" " 3ª "	2.068
Numero de volumes	263.886
Peso em kilos	7.312.076
Receita de passagens	217:087$400
" " cargas	455:790$100
" " diversas	4:208$000
" total	677:085$500
Quota de subvenção	180:960$000
Renda bruta total	858:045$500
Despeza de custeio	506:107$400
Renda liquida	351:938$100

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	65
Receita de passageiros	2:894$498
Peso de carga transportada	97.494 kgs.
Receita de carga	6:077$201
Consumo de combustivel (lenha)	51.219 kgs.
" " lubrificante	62 lts.
" " estôpa	4 kgs.
Receita bruta total	11:440$606

Por milha:

Receita de passageiros	3$488
Peso de carga transportada	117 kgs.
Receita de carga	7$323
Consumo de combustivel (lenha)	62 kgs.
" " lubrificante	0,074 lts.
" " estôpa	0,005 kgs.
Receita bruta total	13$786

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Nos termos do decreto n. 18.305, de 24 de Junho de 1928, foi lavrado o contracto em 28 de Julho do mesmo anno.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia annual de 20.000:000$000. tendo a companhia recebido em 1934 a quantia de 19.353:248$242.

O prazo desse contracto terminará em 17 de Agosto de 1948.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Companhia, de accôrdo com o contracto, as seguintes linhas: linha da Europa, duas viagens mensaes; linha Norte e Sul, duas viagens mensaes; linha do Norte, uma viagem semanal; linha do Sul, uma viagem semanal; linha de Laguna, uma viagem mensal; linha da Lagôa-Mirim, duas viagens mensaes; linha de Matto Grosso, duas viagens mensaes; e mais as linhas de carga seguintes: linha Americana, linha Nova York, linha Nova Orleans, linha Liverpool, linha da Prata, linha Recife-Porto Alegre, linha Tutoya, linha Penedo-Laguna.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 60 vapores, com 228.493 toneladas brutas, 140.957 liquidas e 228.529 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Penna	3.540	2.179	3.400
2 — Alegrete	5.970	3.812	5.500
3 — Almirante Alexandrino	5.786	3.690	5.000
4 — Jaceguay	6.079	3.546	4.000
5 — Annibal Benevolo	1.905	984	1.250
6 — Aracajú	3.569	2.182	5.000
7 — Argentina	934	564	1.136
8 — Aspirante Nascimento	916	439	300
9 — Ayuruoca	6.872	4.245	11.000
10 — Baependy	4.801	3.066	4.300
11 — Bagé	8.235	4.969	4.500
12 — Barbacena	4.772	2.984	5.000
13 — Bocaina	1.695	1.404	2.100
14 — Cabedello	3.557	2.180	5.000
15 — Cahy	227	154	270
16 — Camamú	4.570	2.845	5.500
17 — Campos	4.663	3.018	4.100
18 — Campos Salles	4.739	3.041	4.100
19 — Caxambú	4.748	2.999	5.000
20 — Commandante Alcidio	1.858	970	1.121
21 — Commandante Capella	1.811	933	1.121
22 — Commandante Ripper	3.324	2.078	1.600
23 — Cubatão	1.808	1.080	2.100
24 — Curityba	3.081	2.362	3.500
25 — Cuyabá	6.489	4.086	6.000
26 — Duque de Caxias	4.556	2.879	3.422
27 — Guaratuba	3.726	2.388	4.000
28 — Iguassú	3.397	2 355	5.600
29 — Jaboatão	4.526	2.896	4.800
30 — Joazeiro	4.238	2.701	5.000

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
31 — Lages	5.472	3.523	7.000
32 — Manáos	1.719	1.169	750
33 — Mandú	6.569	4.094	11.000
34 — Mantiqueira	1.696	1.045	2.100
35 — Maranguape	3.037	1.913	3.655
36 — Miranda	1.108	505	734
37 — Murtinho	1.106	511	734
38 — Pará	3.351	2.097	1.600
39 — Paraguay	934	564	1.150
40 — Parnahyba	6.692	4.126	11.000
41 — Pedro I (D.)	6.129	3.017	4.000
42 — Pedro II (D.)	6.370	3.291	4.200
43 — Poconé	6.750	4.201	6.000
44 — Pyrineus	1.696	1.044	2.100
45 — Raul Soares	5.909	3.789	5.000
46 — Rio Grande	425	363	250
47 — Rodrigues Alves	2.587	1.555	1.560
48 — Ruy Barbosa	9.791	6.172	9.200
49 — Santarém	6.757	4.212	6.000
50 — Santos	4.855	3.114	4.000
51 — Sergipe	1.859	990	2.500
52 — Siqueira Campos	6.456	3.967	4.080
53 — Taubaté	5.099	3.228	6.500
54 — Tres de Outubro	1.811	1.082	2.100
55 — Tutoya	1.125	564	1.400
56 — Ubá	5.397	3.373	6.060
57 — Ucá	1.334	735	1.800
58 — Uná	1.036	526	1.300
59 — Urú	4.097	2.594	4.900
60 — Uruguay	934	564	1.136
Total	228.493	140.957	228.529

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foral realisadas 431 viagens com o percurso de 1.634.964 milhas e 14.324 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores nas viagens realisadas, 264.656.857 kilos de carvão, 55.178.971 litros de oleo, 372.258 litros de lubrificante e 24.556 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 51.097 passageiros de 1ª classe, 2.340 de 2ª classe e 47.189 de 3ª classe, 19.194.926 volumes, pesando 1.057.726.323 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 14.708:045$400 de passagens, 67.563:066$403 de cargas e 6.113:556$100 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 19.353:248$242 foi de 107.737:716$145, importando em 83.306:915$416 a despeza do custeio, resultando a renda liquida de Rs. 24.430:800$729.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	60
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	1.384.442
Viagens realisadas	431
Dias de viagem	14.324
Milhas navegadas	1.634.964

Consumo de combustivel (carvão)	264.656.857
" " " (oleo)	55.178.971
" " lubrificante	372.258
" " estôpa	24.556
Passageiros de 1ª classe	51.097
" " 2ª "	2.340
" " 3ª "	47.189
Numero de volumes	19.194.926
Peso em kilos	1.057.726.323
Receita de passagens	14.708:045$400
" " cargas	67.563:066$403
" " diversas	6.113:356$100
" total	88.384:467$903
Quota de subvenção	19.353:248$242
Renda bruta total	107.737:716$145
Despeza de custeio	83.306:915$416
Renda liquida	24.430:800$729

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	233	
Receita de passageiros	34:123$075	
Peso de carga transportada	2.454.121	kgs.
Receita de carga	156:758$855	
Consumo de combustivel (carvão)	614$053	kgs.
" " " (oleo)	128.025	lts.
" " lubrificante	864	"
" " estôpa	57	kgs.
Receita bruta total	249:971$500	

Por milha:

Receita de passageiros	8$996	
Peso de carga transportada	647	kgs.
Receita de carga	41$324	
Consumo de combustivel (carvão)	162	kgs.
" " " (oleo)	34	lts.
" " lubrificante	0,228	"
" " estôpa	0,015	kgs.
Receita bruta total	65$896	

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Manáos:									
Exportação	1.294	19	1.058	418 183$300	110.146	5.284.385	602 905$100	—	—
Importação	1.407	34	919	511 008$300	347.594	17.098.820	2.155 119$800	—	—
Itacoatiára:									
Exportação	125	—	100	6 466$100	90.339	2.303.944	193 848$800	—	—
Importação	59	—	77	1 860$000	38.187	1.295.598	98 129$200	—	—
Parintins:									
Exportação	82	—	101	17 740$500	1.172	48.983	2 396$600	—	—
Importação	70	1	177	22 557$500	22 687	855.491	71 280$000	—	—
Obidos:									
Exportação	167	1	182	29 266$600	1.913	84.334	11 795$500	—	—
Importação	133	—	100	14 631$100	15.309	568.951	44 861$400	—	—
Santarém:									
Exportação	119	2	291	22 335$700	7.781	495.361	39 705$000	—	—
Importação	112	—	111	11 878$500	43.070	1.576.084	134 996$800	—	—
Belém:									
Exportação	2.309	164	3.386	891 595$500	489.176	34.189.048	2.271 905$600	—	—
Importação	2.254	114	1.847	598 315$600	322.329	20.369.310	2.044 928$900	—	—
Breves:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	1	—	—	114$000	—	—	—	—	—
São Luiz:									
Exportação	2.009	93	1.244	407.544$100	87.126	5.832.041	484 233$200	—	—
Importação	1.580	65	1.193	316 978$600	111 210	6.101.905	750 964$600	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Parnahyba:									
Exportação	544	36	411	67 667$000	35.179	1.878.848	255 558$800	—	—
Importação	226	30	179	23 783$700	37.502	3.323.018	447 286$600	—	—
Tutoya:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	195	17	112	22 054$400	910	50.096	6 651$500	—	—
Amarração:									
Exportação	10	—	55	1 176$400	11 330	334.387	39 211$200		—
Importação	16	—	17	832$600	4.160	243.875	15 249$200	—	—
Camocim:									
Exportação	16	—	53	1 368$500	72.820	5.479.557	338 263$200	—	—
Importação	17	—	56	1 329$900	18 162	1.332.839	112 890$600	—	—
Fortaleza:									
Exportação	2.511	80	2.002	598 711$700	344.944	16.041.228	1.496 126$500	—	—
Importação	2.378	75	2.847	586.952$700	454.927	24.610.146	1.926 212$900	—	—
Aracaty:									
Exportação	—	—	9	226$700	22.652	1.897.446	223 136$300	—	—
Importação	2	—	36	302$900	8.344	469.222	31 277$200	—	—
A. Branca:									
Exportação	60	1	74	7 756$200	109.917	10.303.151	1.123 258$000	—	—
Importação	31	—	97	7.163$900	49.563	5.680.615	269 770$600	—	—
Macáu:									
Exportação	2	—	5	354$000	126.387	5.347.446	495 607$200	—	—
Importação	4	—	1	240$000	18.550	1.114.959	75 740$800	—	—
Natal:									
Exportação	1.591	75	1.282	260 270$200	54 781	8.337.024	868 722$400	—	—
Importação	1.564	48	1.323	254 476$900	147.721	7.103.626	644 913$500	—	—

Cabedello:									
Exportação	817	60	1.105	202 047$500	142.492	13.700.584	1.550 920$300	—	—
Importação	814	29	720	154 951$100	125.190	6 546 390	816 479$200	—	—
Recife:									
Exportação	2.394	124	3.758	770 988$500	1.206.094	74.339.096	4.626 264$700	—	—
Importação	3.308	144	2.969	804 107$700	471.822	34.158.688	2.742 980$100	—	—
Maceió:									
Exportação	1.028	59	1.847	236 861$300	285.604	17.590.559	976 404$200	—	—
Importação	852	44	1.031	175 886$500	80.069	4.131.918	465 550$900	—	—
Penedo:									
Exportação	33	—	135	11 311$300	53.586	3.940.026	278 371$000	—	—
Importação	25	2	62	4 982$900	6.878	365.968	24 635$400	—	—
Aracajú:									
Exportação	186	2	600	52 745$600	119.483	5.574.690	436 381$100	—	—
Importação	134	—	325	30 310$600	48.890	2.736.144	186 352$400	—	—
Estancia:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	3.834	227.739	14 599$600	—	—
Villa Nova:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	2.410	101.021	6 618$600	—	—
Ponta d'Areia:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	1.880	98.384	9 510$400	—	—
S. Salvador:									
Exportação	2.790	76	2.238	665 050$800	1 016.925	58.969.655	4.927 028$900	—	—
Importação	2.971	170	2.351	599 055$700	776.569	38.534.732	2 911 886$300	—	—
Cannavieira:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	37	2 468	1 255$400	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Ilhéus:									
Exportação	317	—	427	36 321$800	106 296	6.416 217	522 749$400	—	—
Importação	336	—	469	33 386$500	58.709	3 043.747	188 412$800	—	—
Caravellas:									
Exportação	448	—	244	44 744$800	52.155	2.869.268	190 765$900	—	—
Importação	279	6	92	28 004$600	28.323	1 511 469	124 771$300	—	—
Victoria:									
Exportação	529	3	1.147	98 841$100	580.312	35.554 676	3 576 863$872	—	—
Importação	736	17	683	85 238$200	132.991	6.549 668	527 485$700	—	—
Cabo Frio:									
Exportação	—	—	—	—	54 612	2.351.720	81 994$400	—	—
Importação	—	—	—	—		—	—	—	—
Rio de Janeiro:									
Exportação	11.684	398	10.531	4.113 152$700	1.284.572	71.063.317	8.369 912$291	—	—
Importação	13.012	1.414	14.271	5.609 743$900	4 376.707	347.985.190	15 836 950$700	—	—
Angra dos Reis:									
Exportação	95	—	69	3 017$400	10.784	630.171	51 048$800	—	—
Importação	63	—	59	3 057$100	164.730	8.566 098	409 501$400	—	—
Ubatuba:									
Exportação	69	—	41	2 355$100	48	2.682	301$800	—	—
Importação	72	—	38	2 293$200	343	19.941	1 176$500	—	—
Caraguatatuba:									
Exportação	90	—	136	2 546$400	—	—	—	—	—
Importação	51	—	92	1 716$900	202	11.550	699$000	—	—
Villa Bella:									
Exportação	29	—	19	707$000	—	—	—	—	—
Importação	35	—	16	736$400	160	15 400	1 962$200	—	—

S. Sebastião:									
Exportação	138	4	33	2 390$000	—	—	—	—	—
Importação	61	—	54	1 384$000	170	1.123.353	21 017$600	—	—
Santos:									
Exportação	2.764	87	3.049	672 205$300	1.567.072	91.339.559	10 026 776$100	—	—
Importação	2.607	203	3.235	1.025 870$600	2 182.548	175.401.434	8.543 456$350	—	—
Curityba:									
Exportação	—	—	—	—	—			—	—
Importação	—	—	—	—	20	600	67$300	—	—
Paranaguá:									
Exportação	3.164	5	1.733	329 648$700	709.197	20.329.657	1.819 527$900	—	—
Importação	2.976	5	1.888	300 388$900	97.041	4.590.175	340 643$200	—	—
Antonina:									
Exportação	35	—	3	3 655$400	655.446	14.831.933	832 768$300	—	—
Importação	22	—	11	2 174$300	77.842	4.485.803	358 997$600	—	—
S. Francisco:									
Exportação	136	—	362	21 844$700	685.621	15.475.227	1.001 372$900	—	—
Importação	226	—	263	22 518$600	36.408	2.647.592	182.302$100	—	—
Itajahy:									
Exportação	95	—	92	8 648$200	207.476	8.206.581	548 655$700	—	—
Importação	85	—	86	8 012$500	15.213	876.990	94 759$200	—	—
Florianopolis:									
Exportação	1.884	—	1.013	205 693$800	171.552	5.341.201	453 600$500	—	—
Importação	2.207	1	1.236	224 948$500	56.710	2.878.731	237 774$900	—	—
Laguna:									
Exportação	403	—	213	20 818$900	85 670	4 264.508	301 584$200	—	—
Importação	298	1	188	18 082$900	24.288	1.329.326	80 579$700	—	—
Rio Grande:									
Exportação	1.342	—	922	147 407$000	224.842	36.982.785	1.141 989$800	—	—
Importação	1.494	12	862	175 625$000	352.701	21 786 356	1 731 266$700	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Pelotas:									
Exportação	2.382	—	1.896	207 881$200	165.660	9 683.724	475 540$700	—	—
Importação	2.218	—	1.609	165.750$600	214.486	7.470.876	599 776$700	—	—
Porto Alegre:									
Exportação	4 052	—	2 387	369 060$900	556.794	48.353.161	2.199 437$100	—	—
Importação	4 055	—	2.814	483 900$500	460.837	17.307 981	1.506 191$300	—	—
Jaguarão:									
Exportação	309	—	274	12 011$400	22.686	551.374	28 577$900	—	—
Importação	320	—	192	10 358$600	14.596	641.976	49 979$900	—	—
Santa Victoria:									
Exportação	415	—	256	20 393$200	8.548	438.952	36 293$950	—	—
Importação	300	—	189	14 144$500	25.442	1.052 235	68 957$900	—	—
P. Martinho:									
Exportação	153	—	278	22 844$700	36.575	1.065.768	102 138$400	—	—
Importação	163	—	198	22 288$900	22.360	998.229	107 677$400	—	—
P. Esperança:									
Exportação	72	—	64	8 661$200	69.537	1.769 418	233 646$200	—	—
Importação	89	—	47	8 350$800	115.758	4.418.624	460 915$400	—	—
B. Branca:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	18	—	20	2 330$800	374	15.839	1 020$600	—	—
F. Coimbra:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	29	—	7	1 190$500	2 879	130.531	3 222$400	—	—
Corumbá:									
Exportação	229	—	264	27 649$600	122.633	2.660.913	296 650$700	—	—
Importação	192	—	326	37 653$800	198.574	9.086.354	1.268 540$300	—	—

Assumpção:									
Exportação	165	—	11	58 039$200	162.789	7.067.375	454 110$800	—	—
Importação	141	—	22	35 956$700	114.097	5.253.394	258 661$200	—	—
Pilar:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	4.680	160.800	6 889$900	—	—
Concepcion:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	4.980	236 200	8 487$500	—	—
Montevidéo:									
Exportação	337	2	56	97 228$300	399.465	18.635.959	856 796$500	—	—
Importação	232	—	42	80 951$300	796.056	29 300$275	1.992 790$800	—	—
B. Ayres:									
Exportação	224	5	58	72 275$000	1.275.026	102.428.604	2.599 355$400	—	—
Importação	426	—	42	174 099$000	2.110.757	49.053.415	3.031 338$100	—	—
Rosario:									
Exportação	7	—	—	739$100	1.557.051	143.407.871	5.343 182$100	—	—
Importação	2	—	1	536$200	120.485	3.007.990	149 860$800	—	—
Bahia Blanca:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	62.533	1.389.314	106 510$100	—	—
R Santa Fé:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	40	2.400	417$600	—	—
Baltimore:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	39.175	2.350.687	232 631$075	—	—
Philadelphia:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	79	13.878	3 614$800	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Norfolk:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	11.675	700.500	69 170$187	—	—
Nova York:									
Exportação	40	—	—	47 308$300	690.699	62 985.002	4.289 950$700	—	—
Importação	13	—	8	14 577$600	1.516 088	85 036 451	8.203 876$566	—	—
Houston:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	86 096	4 976.872	510 802$022	—	—
N. Orleans:									
Exportação	7	—	—	7 399$800	1.950 515	62 229 289	6.388 689$600	—	—
Importação	1	—	1	1 792$000	517.858	31.799.540	3.185 041$518	—	—
Tampico:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	407	3 675	2 020$800	—	—
Lisbôa:									
Exportação	309	484	606	723 979$300	68.273	3.152.250	449 730$500	—	—
Importação	234	18	462	466 730$900	6.679	466.654	94 292$566	—	—
Leixões:									
Exportação	641	613	804	1.562 532$500	81.922	3.066.856	675 778$800	—	—
Importação	144	12	441	349 081$000	47.440	4.904.069	689 027$197	—	—
Vigo:									
Exportação	—	—	1	2 337$800	14.311	378.811	48 918$600	—	—
Importação	13	—	17	21 318$600	23.128	1 423 181	361 113$260	—	—
Havre:									
Exportação	124	32	90	300 132$900	7.866	420 027	139 069$600	—	—
Importação	206	5	361	464 267$000	375.853	23.181 990	3.576 594$299	—	—

Antuerpia:									
Exportação	194	24	268	234 470$300	289.741	19.404.411	746 439$300	—	—
Importação	45	1	13	64 477$200	181.287	11.020.326	1.117 379$536	—	—
Roterdan:									
Exportação	9	—	4	18 324$700	72.008	4.753.771	189 255$900	—	—
Importação	9	—	33	16 312$400	180.887	11.250.570	1.157 087$370	—	—
Hamburgo:									
Exportação	88	54	168	287 404$500	174.920	16.777.249	1.215 114$100	—	—
Importação	43	35	506	340 857$200	250.065	12.845.986	1.600 785$467	—	—
Golatz:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	189	11.340	2 381$300	—	—
Bremem:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	140	24.048	3 108$000	—	—
Vienna:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	5	179	180$000	—	—
Trieste:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	200	3.285	941$100	—	—
Gdynia:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	3.147	198.302	23 227$200	—	—
Liverpool:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	5	444$000	219.713	15.534.185	1.768 674$900	—	—
Londres:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	552	49.499	14 886$700	—	—
Paris:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	14	1.000	490$100	—	—
Total geral	51.606	2.503	47.455	14.464 337$600	18.512.521	1.096 842.080	76.930 529$813	—	—

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Nos termos do decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915, foi lavrado o contracto em 30 de Novembro do mesmo anno.

De accôrdo com o decreto n. 15.755, de 26 de Outubro de 1922, foi lavrado contracto additivo em 9 de Novembro do mesmo anno e em 8 de Maio de 1924, o termo additivo complementar.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia annual de 7.020 :000$000. Tendo a companhia em 1934, somente recebido a quantia de 6.152 :749$620.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno manteve a Companhia as seguintes linhas: Rio Grande-Pará, uma viagem semanal; Porto Alegre-Cabedello, uma viagem semanal; Porto Alegre-Aracajú, uma viagem semanal; e Imbituba-Rio, tres viagens mensaes.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 16 vapores com 47.629 toneladas brutas, 28.293 liquidas e 37.020 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Itaberá	2.162	1.201	1.680
2 — Itagiba	2.169	1.221	1.680
3 — Itahyté	4.993	2.941	3.800
4 — Itaimbé	4.993	2.941	3.800
5 — Itaipava	904	707	780
6 — Itaituba	913	717	780
7 — Itanagé	4.998	3.012	3.800
8 — Itanema	813	553	900
9 — Itapagé	4.998	3.012	3.800
10 — Itapé	4.998	3.012	3.800
11 — Itapuhy	2.172	1.179	1.680
12 — Itapura	2.119	1.179	1.680
13 — Itaquatiá	2.162	1.250	1.680
14 — Itaquicê	4.998	3.012	3.800
15 — Itassucê	2.123	1.175	1.680
16 — Itatinga	2 114	1.181	1.680
Total	47.629	28.293	37.020

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas 283 viagens com o percurso de 658.478 milhas e 4.803 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 57.150.000 kilos de carvão, 35.102.951 litros de oleo 133.916 litros de lubrificante e 10.436 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 40.478 passageiros de 1ª classe, 3.309 de 2ª classe e 22.195 de 3ª classe; 7.232.677 volumes, pesando 461.034.090 kilos e 123 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 8.465:739$616 de passagens; 30.570:765$181 de cargas; 4:719$400 de animaes e 8.062:118$757 de diversos.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 6.152:749$620 foi de 53:256.092$574, importando em 38.667:916$889 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de Rs. 14.588:175$685.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	16
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	621.970
Viagens realisadas	283
Dias de viagem	4.803
Milhas navegadas	658.478
Consumo de combustivel (carvão)	57.150.000
" " " (oleo)	35.102.951
" " lubrificante	133.916
" " estôpa	10.436
Passageiros de 1ª classe	40.478
" " 2ª "	3.309
" " 3ª "	22.195
Numero de volumes	7.232.677
Peso em kilos	461.034.090
Numero de animaes	123
Receita de passagens	8.465:739$616
" " cargas	30.570:765$181
" " animaes	4:719$400
" " diversas	8.062:118$757
" total	47.103:342$954
Quota de subvenção	6.152:749$620
Renda bruta total	53.256:092$574
Despeza de custeio	38.667:916$889
Renda liquida	14.588:175$685

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	233
Receita de passageiros	29:914$274
Peso de carga transportada	1.629.095 kgs.
Receita de carga	108:023$905
Consumo de combustivel (carvão)	201.943 kgs.
" " " (oleo)	124.039 lts.
" " lubrificante	473 "
" " estôpa	37 kgs.
Renda bruta total	188:184$073

Por milha:

Receita de passageiros	12$856
Peso de carga transportada	700 kgs.
Receita de carga	46$426
Consumo de combustivel (carvão)	87 kgs.
" " " (oleo)	53 lts.
" " lubrificante	0,203 "
" " estôpa	0,015 kgs.
Renda bruta total	80$878

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Manáos:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	46.646	2.831.171	567 133$600	—	—
Belém:									
Exportação	1.372	333	1.216	579 915$600	244.763	16.274.956	1.278 720$000	—	—
Importação	1.104	301	544	419 266$200	389 448	21.287.334	2.426 299$879	—	—
S. Luiz:									
Exportação	1 085	156	497	261 186$200	98.249	7.695.457	715 243$600	—	—
Importação	1.027	109	424	260 848$750	149.364	7.455.320	815 165$100	—	—
Amarração:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	29	767	112$000	—	—
Camocim:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	7	3	2	3 042$900	—	—	—	—	—
Fortaleza:									
Exportação	1.752	170	557	463 371$800	58.810	2 436.923	175 947$500		45$000
Importação	1.829	230	1.013	451 806$800	289.612	18.085.216	1.916 540$254	—	—
Mossoró:									
Exportação	82	22	60	17 466$100	103.313	3.920.722	313 797$200	—	—
Importação	85	15	106	17 600$700	85.204	5.262.420	391 585$300	—	—
Macau:									
Exportação	19	5	18	2 990$600	255.357	7.656.898	547 618$100	—	—
Importação	6	4	12	1 253$600	13.373	779.494	41 677$300	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Natal:									
Exportação	817	101	258	146 495$000	8.697	1.195.506	138 641$400	—	—
Importação	694	58	237	111 059$440	111 208	6.621.793	554 605$200	—	—
Cabedello:									
Exportação	33	—	147	20 927$100	17.875	1.909.463	188 396$900	—	—
Importação	74	—	126	16 259$580	81.218	4.757.608	398 107$800	—	—
Recife:									
Exportação	3.560	351	1.460	742 453$100	1.008.534	57.645.404	3.424 760$800	1	100$000
Importação	2.789	299	1.131	594 514$130	415 654	27.128.390	2.375 983$116	6	305$000
Maceió:									
Exportação	1.210	107	1.237	283 069$600	494.573	31.173.247	1.740 066$400	8	104$000
Importação	1.199	54	632	152 048$920	94.295	5.636.978	325 705$500	—	—
Penedo:									
Exportação	68	—	205	23 506$600	60.436	4.128.047	262 865$800	—	—
Importação	88	—	116	14 622$260	27.270	1.657.577	134 263$900	—	—
Aracajú:									
Exportação	870	59	1.131	209 929$860	298.876	17.992.932	1.263 405$000	—	—
Importação	487	—	567	114 702$350	98.918	6.093.199	420 947$100	—	—
S. Salvador:									
Exportação	4.506	371	2.939	846 805$900	306.961	16.818.520	1.025 538$600	—	—
Importação	4.720	285	2.477	701 831$520	428.350	27 270.506	1.809 866$818	18	370$000
Ilhéus:									
Exportação	1.842	—	1.519	169 972$800	70.243	4 443.501	149 464$800	2	30$000
Importação	1.401	—	816	114 298$000	119.918	6.893.638	376 185$500	—	—
Victoria:									
Exportação	871	39	523	131 550$490	42.263	2.491 347	193 011$400	—	—
Importação	683	40	550	111 980$100	250 599	13.347.630	754 600$700	—	—

Rio de Janeiro:									
Exportação	7.629	727	2.888	2.155 077$870	1.055.314	57.026.861	4.992 390$831	15	524$000
Importação	9.034	922	5.186	2.859 456$000	2.026.482	155.013.349	7.522 433$600	11	1 398$000
S. Sebastião:									
Exportação	91	—	33	2 793$500	—	—	—	—	—
Importação	134	—	63	4 072$900	47	4.120	167$000	—	—
Santos:									
Exportação	1.953	226	1.964	532 902$800	406.111	24.831.775	3.069 143$400	—	—
Importação	2.298	271	2.562	697 788$700	1.006.094	72.868.394	3.659 394$983	—	—
Paranaguá:									
Exportação	560	—	381	67 791$100	127.164	3.984.309	292 578$700	—	—
Importação	845	—	531	102 605$100	66.163	3.668.206	186 649$332	1	—
Antonina:									
Exportação	131	—	136	16 932$800	262.475	9.724.750	593 909$000	—	—
Importação	129	—	95	12 002$900	210.900	12.703.384	806 973$400	—	—
S. Francisco:									
Exportação	137	—	286	14 942$460	44.063	1.853.153	149 465$000	—	—
Importação	137	—	186	16 479$800	22.507	1.619.541	94 900$600	—	—
Ilajahy:									
Exportação	127	—	141	17 039$000	85.058	2.580.391	223 540$800	—	—
Importação	169	—	133	16 107$200	49.286	2.740.040	151 272$900	—	—
Florianopolis:									
Exportação	415	—	139	28 485$500	23.468	1.160.637	83 805$600	1	45$000
Importação	538	—	223	46 006$480	45.589	2.201.100	152 961$600	—	—
Imbituba:									
Exportação	501	—	317	43 715$400	492.203	76.930.467	2.418 375$000	—	—
Importação	420	—	306	38 090$020	22.812	1.452.406	90 308$900	—	—
Rio Grande:									
Exportação	2.556	224	1.038	355 994$600	471.502	30.202.743	1.825 504$100	3	80$300
Importação	2.657	218	1.017	422 737$120	108.449	5.201.139	410 785$300	2	149$300

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Pelotas:									
Exportação	1.620	38	876	170 982$300	239.799	17.240.901	1.088 441$300	21	982$000
Importação	1.812	—	847	136 974$210	272.867	11.195.173	866 338$600	60	1 838$400
Porto Alegre:									
Exportação	6.419	370	2.291	1.206 459$630	967.751	63.374.710	4.381 397$000	68	3 090$700
Importação	5.641	490	2 345	1 075 102$050	811.556	34.917.729	3.284 768$149	22	890$300
Total geral	40.206	3.299	22.247	8.512 557$710	7 243.858	458 693.620	30.536 028$231	120	5 001$000

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

De accôrdo com o decreto n. 20.224, de 18 de Julho de 1931, foi assignado o contracto em 12 de Agosto do mesmo anno.

1. — **Linhas em trafego** — Manteve a Companhia, durante o anno, as seguintes linhas: Rio-Pará, uma viagem mensal; Rio-Porto Alegre, uma viagem mensal; Rio-Amarração ou Tutoya, uma viagem trimestral, e outras extraordinarias.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 14 vapore com 27.040 toneladas brutas, 16.948 liquidas e 34.220 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Assú	1.185	925	1.400
2 — Camaragibe	1.848	1.117	1.900
3 — Capivary	897	449	1 000
4 — Corcovado	3.046	1.916	4.200
5 — Gurupy	1.934	1.221	2.600
6 — Irahy	394	227	350
7 — Ivahy	1.491	985	1.000
8 — Merity	4.742	2.958	6.300
9 — Oswaldo Aranha	1.951	1.182	2.600
10 — Piauhy	1.022	644	1.200
11 — Pirahy	355	241	270
12 — Pirangy	3.810	2.355	5.000
13 — Taquary	1.943	1.176	2.600
14 — Tibagy	2.422	1.552	3.800
Total	27.040	16.948	34.220

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 82 viagens com o percurso de 177.395 milhas e 3.063 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 26.810.673 kilos de carvão, 27.243 litros de lubrificante e 2.664 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 891 passageiros de 1ª classe e 1.662 de 3ª, 1.612.567 volumes de carga, pesando 187.947.613 kilos e 7 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas e animaes** — As receitas de trafego foram as seguintes: 44:249$300 de passagens; 8.828:630$350 de cargas e 378$000 de animaes.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta attingiu a 8.873:257$650, importando em 5.821:682$174 a despeza de custeio, resultando em 3.051:575$476 a renda liquida.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	14
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	193.430
Viagens realisadas	82
Dias de viagem	3.063
Milhas navegadas	177.395
Consumo de combustivel (carvão)	26 810.673
" " lubrificante	27.243
" " estôpa	2.664
Passageiros de 1ª classe	891
" " 3ª "	1.662
Numero de volumes	1.612.567
Peso em kilo	187.947.613
Numero de animaes	7
Receita de passagens	44 :249$300
" " cargas	8.828 :630$350
" " animaes	378$000
Renda bruta total	8.873 :257$650
Despeza de custeio	5.821 :682$174
Renda liquida	3.051 :575$476

COEFFICIENTES DO TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	31
Receita de passageiros	539$625
Peso de carga transportada	2.292.044 kgs.
Receita de carga	107 :666$223
Consumo de combustivel (carvão)	326.959 kgs.
" " lubrificante	332 lts.
" " estôpa	32 kgs.
Receita bruta total	108 :210$459

Por milha:

Receita de passageiros	$249
Peso de carga transportada	1.059 kgs.
Receita de carga	49$768
Consumo de combustivel	151 kgs.
" " lubrificante	0,153 lts.
" " estôpa	0,015 kgs.
Receita bruta total	50$020

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Manáos:									
Exportação	—	—	—	—	2.558	43.480	28 316$500	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Itacoatiára:									
Exportação	—	—	—	—	451	6.637	4 753$700	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obidos:									
Exportação	—	—	—	—	60	900	648$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jararaca:									
Exportação	—	—	—	—	57.000	1 230.000	46 781$000	—	—
Importação	—	—	—	—	4.865	364.849	15 867$600	—	—
Belém:									
Exportação	—	—	—	—	12.502	1.096.235	64 217$200	—	—
Importação	—	—	—	—	51.898	3.275.650	154 348$050	—	—
Vizeu:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	3.194	156.644	7 177$900	—	—
S. Luiz:									
Exportação	—	—	—	—	6.313	416.161	37 561$400	—	—
Importação	—	—	—	—	672	38.727	1 970$000	—	—
Parnahyba:									
Exportação	—	—	—	—	2.434	163.685	15 886$900	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Tutoya:									
Exportação	—	—	—	—	559	50 032	2 280$400	—	—
Importação	—	—	—	—	437	47 723	1 967$400	—	—
Camocim:									
Exportação	—	—	—	—	16.864	977.901	65 022$900	—	—
Importação	—	—	—	—	35.702	2.292.975	94 185$000	—	—
Fortaleza:									
Exportação	—	—	—	—	57.897	3 757.225	176 242$450	—	—
Importação	—	—	—	—	5 031	241 199	15 613$900	—	—
Aracaty:									
Exportação	—	—	—	—	29 367	1 706 721	80 993$900	—	—
Importação	—	—	—	—	1.425	181 097	19 817$700	—	—
Mossoró:									
Exportação	—	—	—	—	18.492	936.571	53 687$500	—	—
Importação	—	—	—	—	3.667	58.211.442	2.121 345$250	—	—
Macáu:									
Exportação	—	—	—	—	22.531	1.017.772	58 671$200	—	—
Importação	—	—	—	—	181.307	46 206.685	2 505 544$780	—	—
Natal:									
Exportação	—	—	—	—	24 374	1.282.325	97 336$800	—	—
Importação	—	—	—	—	949	48 292	2 910$500	—	—
F. de Noronha:									
Exportação	—	—	—	—	7.450	143 995	5 051$200	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cabedello:									
Exportação	—	—	—	—	12.197	607.725	34 642$100	—	—
Importação	—	—	—	—	1.033	77.737	5 487$500	—	—

Recife:										
Exportação	—	—	—	—	86 497	7.042.849	274 975$300		17	382$500
Importação	—	—	—	—	90.596	5.336.038	353 414$300	—		—
Maceió:										
Exportação	—	—	—	—	7.902	406.359	15 722$100	—		—
Importação	—	—	—	—	19 686	1 183 982	69 045$400	—		—
Villa Nova:										
Exportação	—	—	—	—	1.434	68.472	4 055$000	—		—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Aracajú:										
Exportação	—	—	—	—	47.133	2.306.588	95 122$800	—		—
Importação	—	—	—	—	32.231	1.947.185	127 073$200	—		—
S. Salvador:										
Exportação	—	—	—	—	109.933	5.447.711	170 937$950	—		—
Importação	—	—	—	—	31.234	1.657.174	51 642$600		4	—
Camamú:										
Exportação	—	—	—	—	22	1.741	459$200	—		—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Ilhéus:										
Exportação	—	—	—	—	18.787	1.011.420	46 132$100	—		—
Importação	—	—	—	—	50.413	2.997.420	69 396$650	—		—
Penedo:										
Exportação	—	—	—	—	1.727	83.843	2 847$200	—		—
Importação	—	—	—	—	16.766	1.206.335	70 171$400	—		—
Caravellas:										
Exportação	—	—	—	—	732	55.909	4 577$300	—		—
Importação	—	—	—	—	3.614	217.476	7 825$300	—		—
Ponta da Areia:										
Exportação	—	—	—	—	1.241	57 773	2 954$700	—		—
Importação	—	—	—	—	179	179 000	7 177$100	—		—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Victoria:									
Exportação	—	—	—	—	41.782	6.604.898	255 775$700	—	—
Importação	—	—	—	—	6.358	538.149	32 981$100	—	—
Itapemirim:									
Exportação	—	—	—	—	31.802	966.673	37 001$600	—	—
Importação	—	—	—	—	77.352	4 655 180	182 225$100	—	—
Rio de Janeiro:									
Exportação	37	—	36	2 078$500	733.726	65.742.255	2.652 572$000	—	—
Importação	45	—	14	1 344$500	266.387	24.393.878	1.028 093$700	13	382$500
Nictheroy:									
Exportação	—	—	—	—	24.729	918.873	30 104$800	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paraty:									
Exportação	46	—	315	6 197$500	2.671	139.087	4 180$400	—	—
Importação	42	—	512	8 279$300	3.991	166.592	7 071$100	—	—
Itabapoama:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	14.850	898.645	34 155$000	—	—
Angra dos Reis:									
Exportação	9	—	3	149$500	2 250	758.097	23 409$400	—	—
Importação	2	—	15	169.400	25	1.150	175$500	—	—
Ubatuba:									
Exportação	131	—	56	3 273$600	510	31.692	2 161$300	—	—
Importação	95	—	128	3 294$700	—	—	—	—	—
Caraguatatuba:									
Exportação	31	—	60	1 236$900	355	18 987	1 337$700	—	—
Importação	71	—	358	5 641$500	—	—	—	—	—

Villa Bella:									
Exportação	26	—	11	551$200	37	2.904	385$500	—	—
Importação	20	—	19	551$000	—	—	—	—	—
S. Sebastião:									
Exportação	62	—	11	1 235$000	246	11.947	1 469$800	—	—
Importação	114	—	57	2 350$300	—	—	—	—	—
Santos:									
Exportação	373	—	1 068	22 565$500	101.105	42.947.299	1.724 961$500	—	—
Importação	373	—	434	16 909$000	96.591	4.490 675	291 247$000	—	—
Cananéa:									
Exportação	109	—	34	4 515$800	1.312	74 465	4 774$800	—	—
Importação	64	—	64	3 304$000	5.376	251.287	17 037$500	—	—
Iguape:									
Exportação	32	—	27	1 728$000	3.338	178 907	15 893$200	—	—
Importação	30	—	20	1 687$800	34.981	1 923 342	105 754$600	—	—
Paranaguá:									
Exportação	—	—			28.463	6.032 364	283 215$760	—	—
Importação	—	—	—	—	35.639	799.720	40 738$000	—	—
Antonina:									
Exportação			—	—	13.514	1.011.111	49 326$900	—	—
Importação	—	—	—	—	39.802	1.322 430	65 095 800	—	—
Laguna:									
Exportação	—	—	—	—	1.000	70.000	3 738$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Francisco:									
Exportação	—	—	—	—	7.897	331.349	21 142$500	—	—
Importação	—	—	—	—	194.841	3.882.300	184 940$900	—	—
Itajahy:									
Exportação	—	—	—	—	11.217	612 583	39 607$600	—	—
Importação	—	—		—	104 588	3.365.570	164 734$300	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Florianopolis:									
Exportação	—	—	—	—	6.669	352.851	19 690$800	—	—
Importação	—	—	—	—	1.125	55.785	3 489$800	—	—
Rio Grande:									
Exportação	—	—	—	—	52.860	10.715.062	696 165$320	—	—
Importação	—	—	—	—	12 060	564 787	28 032$900	—	—
Pelotas:									
Exportação	—	—	—	—	6 703	4.106 718	240 677$400	—	—
Importação	—	—	—	—	20 534	1.560.766	49 733$900	—	—
Porto Alegre:									
Exportação	—	—	—	—	42.679	18.118 837	982 605$250	—	—
Importação	—	—	—	—	232 123	15 181.105	559 366$500	—	—
Tarituba:									
Exportação	—	—	—	—	200	12 000	220$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arapiranga:									
Exportação	—	—	—	—	20.000	40 000	16 560$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total geral	856	—	1.621	43 531$500	1.681.522	189 718 989	8 496 853$030	17	382$500

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

Não obstante ter terminado em 8 de Janeiro de 1933, o contracto que a Sociedade tinha com o Governo Federal, em virtude do decreto n. 18.856, de 25 de Novembro de 1922, o serviço de navegação continua a ser feito.

Actualmente somente os seus vapores gosam das vantagens e regalias de paquete.

1. — **Linhas de navegação** — Foram realisadas as seguintes: Amarração, Porto Alegre-Areia Branca, Fortaleza-Rio Grande-Santos, Rio-São Francisco-Pará, Pará-Rio, Cabedello-Porto Alegre - Recife, Areia Branca - São Francisco-Fortaleza, Rio-Antonina, Areia Branca-Porto Alegre Rio, Amarração-Porto Alegre, Ceará-Antonina-Areia Branca, Macau-Porto Alegre-Macau, Rio-Antonina-Macau, Rio-Porto Alegre-Recife, Areia Branca-São Francisco, Pará-Antonina-Pará, Rio-Itajahy, Areia Branca-Santos-Areia Branca, Macau Antonina-Areia Branca, Aracaju-Itajahy-Rio, Amarração-Porto Alegre-Rio, Ceará-Rio Francisco-Ceará, Aracaju-Rio, Rio-Antonina, Ceará-Antonina, Areia Branca-Recife-Santos-Rio, Rio-Imbituba-Rio, Rio-Porto Alegre-Macau, Cabedello-Rio-Imbituba-Macau, Macau-Antonina-Amarração, Recife-Porto Algre-Recife, Amarração-São Francisco-Amarração, Pará-São Francisco-Pará, Rio-Porto Alegre-Cabedello, Rio-Antonina-Amarração, Recife-Porto Alegre, Pará-Santos-Rio, Rio-Porto Alegre e Cabedello-Porto Alegre.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 15 vapores com 37.628 toneladas brutas, 23.505 liquidas e 37.850 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Araranguá	4.872	2.974	3.200
2 — Araraquara	4.872	2.976	3.200
3 — Araruna	2.326	1.302	3.400
4 — Arary	1.064	588	1.050
5 — Arataca	1.278	765	1.500
6 — Aratimbó	4.872	2.974	3.200
7 — Campeiro	2.687	1.605	4 200
8 — Campinas	2.306	1.390	2 800
9 — Commandante Castilho	1.773	1.191	2.100
10 — Itaguassú	1.928	1.146	2.500
11 — Itaperuna	909	713	840
12 — Itapuca	1.849	978	1.380
13 — Portugal	2.461	1.556	3.750
14 — Victoria	2.181	1.547	2 500
15 — Serra Negra	2.250	1.800	2.349
Total	37.628	23.505	37.850

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas viagens com o percurso de 414.267 milhas e 4.042 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas 31.111.390 kilos de carvão, 9.268.985 de oleo, 186.519 litros de lubrificante e 10.986 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 12.544 passageiros de 1ª classe, 5.477.515 volumes, pesando 382.068.601 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As reccitas de trafego foram as seguintes: 1.911:556$460 de passagens e 28.991:245$350 de cargas.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta foi de 30.902:801$810, importando a despeza de custeio em 26.098:255$820, resultando a renda liquida de 4.804:545$990.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Navios em trafego	15
Tonelagem de carga	265.094
Viagens realisadas	109
Dias de viagem	4.042
Milhas navegadas	414.267
Consumo de combustivel (carvão)	31.111.390
" " " (oleo)	9.268.985
" " lubrificantes	186.319
" " estôpa	10.986
Passageiros de 1ª classe	12.544
Numero de volumes	5.477.515
Peso em kilos	382.068.601
Receita de passagens	1.911:556$460
" " cargas	28.991:245$350
Renda bruta total	30.902:801$810
Despeza de custeio	26.098:255$820
Renda liquida	4.804:545$990

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	115
Receita de passageiros	17:337$215
Peso de carga transportada	3.505.216 kgs.
Receita de carga	265:974$728
Consumo de combustivel (carvão)	285.425 kgs.
" " " (oleo)	85.036 lts.
" " lubrificante	1.700 "
" " estôpa	101 kgs.
Renda bruta total	283:511$943

Por milha:

Receita de passageiros	4$614
Peso de carga transportada	922 kgs.
Receita de carga transportada	69$982
Consumo de combustivel (carvão)	75 kgs.
" " " (oleo)	22 lts.
" " lubrificante	0,449 "
" " estôpa	0,026 kgs.
Renda bruta total	74$596

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Manáos:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	5.918	408.604	99:153$000	—	—
Belém:									
Exportação	—	—	—	—	167.300	11.277.077	658 757$830	—	—
Importação	—	—	—	—	38.901	2.246.285	278 529$400	—	—
S. Luiz:									
Exportação	—	—	—	—	16.676	956.037	53 158$700	—	—
Importação	—	—	—	—	18.014	1.061.022	117 178$900	—	—
Parnahyba:									
Exportação	—	—	—	—	27.473	1.997.975	138 901$900	—	—
Importação	—	—	—	—	41.509	1.615.167	259 282$500	—	—
Camocim:									
Exportação	—	—	—	—	75.242	5.497.072	269 614$400	—	—
Importação	—	—	—	—	41.962	2.437.802	212 690$300	—	—
Fortaleza:									
Exportação	—	—	—	—	29.645	3.440.438	287 414$300	—	—
Importação	—	—	—	—	166.982	10.396.816	623.765$800	—	—
Aracaly:									
Exportação	—	—	—	—	1.592	167.422	18 320$100	—	—
Importação	—	—	—	—	23.515	1.378.675	62 191$200	—	—
Areia Branca:									
Exportação	—	—	—	—	1.778	6.489.767	364 430$900	—	—
Importação	—	—	—	—	11.703	713.096	57 650$700	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Mossoró:									
Exportação	—	—	—	—	34.026	18.513.986	787 096$000	—	—
Importação	—	—	—	—	13.303	776.916	61 464$500	—	—
Macáu:									
Exportação	—	—	—	—	159.914	19.334.599	744 948$100	—	—
Importação	—	—	—	—	4.140	208.237	18 990$300	—	—
Natal:									
Exportação	—	—	—	—	9.788	1.736.379	175 396$900	—	—
Importação	—	—	—	—	59.390	3.190.593	304 981$050	—	—
Recife:									
Exportação	1.011	—	—	164 779$700	519.181	31.293.763	2.028 255$300	—	—
Importação	1.125	—	—	186 101$500	612.495	42.133.512	3.873 591$730	—	—
Cabedello:									
Exportação	313	—	—	60 335$100	39.557	4.492.053	521 339$600	—	—
Importação	218	—	—	39 908$100	172.501	9.606.056	1.074 378$800	—	—
Maceió:									
Exportação	740	—	—	79 611$200	205.719	12.475.345	790 616$700	—	—
Importação	737	—	—	87 542$300	126.430	8.211.461	734 905$660	—	—
Penedo:									
Exportação	—	—	—	—	7.417	532.131	36 220$800	—	—
Importação	—	—	—	—	622	40.783	2 339$400	—	—
Aracajú:									
Exportação	—	—	—	—	4 849	372.630	37 994$990	—	—
Importação	—	—	—	—	15.713	736.969	43 818$200	—	—
Villa Nova:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	133	3 830	456$200	—	—

S. Salvador:									
Exportação	1.037	—	—	173 510$600	362.470	21.295.275	1.407 549$100	—	—
Importação	1.063	—	—	168 820$600	461.891	29.003.639	2 500 226$200	—	—
Ilhéus:									
Exportação	—	—	—	—	22.789	1.367.417	43 453$000	—	—
Importação	—	—	—	—	4.666	206.956	16 169$700	—	—
Victoria:									
Exportação	1.042	—	—	103 402$200	43.260	2.599.539	209 427$400	—	—
Importação	908	—	—	96 417$100	237.613	15.855.401	1.175 672$400	—	—
Rio de Janeiro:									
Exportação	3.285	—	—	589 199$960	1.040.302	68.505.408	6.045 274$900	—	—
Importação	3.330	—	—	628 597$800	1.646.038	115.877.493	6.372 401$380	—	—
Nictheroy:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	45.226	2.347.260	136 774$500	—	—
Santos:									
Exportação	879	—	—	174 741$800	593.639	39.999.933	4.730 453$000	—	—
Importação	811	—	—	126 269$300	721.173	65.832.846	3.588 896$350	—	—
Paranaguá:									
Exportação	—	—	—	—	130.904	4.341.522	340 169$100	—	—
Importação	—	—	—	—	46.541	5.576.921	188 351$650	—	—
Antonina:									
Exportação	—	—	—	—	206.710	10.372.337	814 385$900	—	—
Importação	1	—	—	567$100	57.477	4.125.600	246 619$600	—	—
S. Francisco:									
Exportação	—	—	—	—	185.767	5.993.427	524 447$000	—	—
Importação	—	—	—	—	16.744	1.011.054	61 721$600	—	—
Imbituba:									
Exportação	—	—	—	—	7.662	5.103.950	140 991$600	—	—
Importação	—	—	—	—	12	1.407	309$500	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
Itajahy:									
Exportação	—	—	—	—	22.014	842.621	54 091$500	—	—
Importação	—	—	—	—	4 147	522.135	49 138$400	—	—
Florianopolis:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	1.394	68.985	4 145$300	—	—
Rio Grande:									
Exportação	672	—	—	76 .901$600	323.129	23.320.255	1.635 145$100	—	—
Importação	634	—	—	74 687$200	64.143	4.725.842	436 067$000	—	—
Pelotas:									
Exportação	1.083	—	—	112 :157$800	317.872	21.240.803	1.309 735$100	—	—
Importação	1.342	—	—	125 :539$200	187.097	12.046.670	1.245 574$100	—	—
Porto Alegre:									
Exportação	2 462	—	—	351 956$800	918.641	55.476.939	3.388 165$400	—	—
Importação	2.355	—	—	351 616$760	628.022	38.068.067	3.708 341$000	—	—
Total	12 524	—	—	1.886 .596$760	5.475.421	379.036.100	27.555 755$520	—	—

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

São controlados os interesses dessa Companhia pela Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Os seus vapores gosam de regalias e vantagens de paquetes.

Por officio n. 3.768, a companhia declarou que por motivos de força maior não foram realisadas as viagens dos mezes de Junho, Outubro e Dezembro.

1. — **Linhas de navegação** — Executa a Companhia as linhas: Rio-Imbytuba-São Francisco, Rio-São Francisco, Rio-Antonina, Rio-São Matheus, Rio-Victoria-São Matheus.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelo vapor "Fidelense", com 433 toneladas brutas, 258 liquidas e 480 de carga.

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 12 viagens, com o percurso de 9.652 milhas e 177 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 672.000 kilos de carvão, 946 litros de lubrificante e 86 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de cargas** — Foram transportados 68.967 volumes, pesando 4.793.497 kilos.

6. — **Receita de cargas** — A receita de carga transportada foi de 254:240$000.

7. — **Receita bruta total, despeza de custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 254:240$000, importando a despeza de custeio em 181:145$982, resultando a renda liquida de 73:094$018.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	1
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	5.760
Viagens realisadas	12
Dias de viagem	177
Milhas navegadas	9.652
Consumo de combustivel (carvão)	672.000
" " lubrificante	946
" " estôpa	86
Numero de volumes	68.967
Peso em kilos	4.793.497
Receita de cargas	254:240$000
Renda bruta total	254:240$000
Despeza de custeio	181:145$982
Renda liquida	73:094$018

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	—
Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	399.458 kgs.
Receita de carga	21:186$666
Consumo de combustivel	56.000 kgs.
" " lubrificante	79 lts.
" " estôpa	7 kgs.
Receita total	21:186$666

Por milha:

Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	497 kgs.
Receita de carga	26$341
Consumo de combustivel	70 kgs.
" " lubrificante	0,098 lts.
" " estôpa	0,009 kgs.
Receita bruta total	26$341

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
S. Matheus:									
Exportação	—	—	—	—	11.375	2.830.136	155:828$000	—	—
Importação	—	—	—	—	315	12.668	832$000	—	—
Rio de Janeiro:									
Exportação	—	—	—	—	315	22.668	1:111$000	—	—
Importação	—	—	—	—	68.652	3.970.829	234:329$000	—	—
Imbiluba:									
Exportação	—	—	—	—	—	800.000	18:800$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antonina:									
Exportação	—	—	—	—	16.152	404.315	17 244$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Francisco:									
Exportação	—	—	—	—	41.125	1.140.693	61:257$000	—	—
Importação	—	—	—	—	—	800.000	18:800$000	—	—
Victoria:									
Exportação	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação	—	—	—	—	—	10.000	279$000	—	—
Total	—	—	—	—	68 967	4.790.757	254 240$000	—	—

COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATTO GROSSO

Em virtude do decreto n. 22.366, de 17 de Janeiro de 1933, foi lavrado em 24 de Maio do mesmo anno o novo contracto, passando a Companhia a receber a subvenção de 150:000$000. O prazo desse contracto terminará em 12 de Junho de 1943.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empreza as seguintes linhas: linha do Paraná, duas viagens mensaes; linha do Rio Pardo e Anhanduhy, uma viagem mensal; linha do Ivinheima e Brilhante, uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 4 vapores, com 144 toneladas brutas, 99 liquidas e 83 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Amambahy	24	16	3
2 — Brilhante	30	20	15
3 — Guahyra	50	30	45
4 — Paraná	40	33	20
Total	144	99	83

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 74 viagens com o percurso de 25.472 milhas e 572 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Nas viagens realisadas, foram consumidos 7.530 litros de oleo cru, e 2.152.200 kilos de lenha, 4.693 litros de lubrificante e 222 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 350 passageiros de 1ª classe e 413 de 2ª, 36.873 volumes, pesando 1.073.994 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 47:170$300 de passagens, 69:346$200 de cargas e 79:819$900 de diversas.

7. — **Receita bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 346:336$400, inclusive a subvenção de 150:000$000, importando em 320:325$400 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 26:011$000.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	4
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	4.178
Viagens realisadas	74
Dias de viagem	572
Milhas navegadas	25.472

Consumo de combustivel (oleo)	7.550
" " " (lenha)	2.152.200
" " lubrificante	4.693
" " estôpa	222
Passageiros de 1ª classe	350
" " 2ª "	413
Numero de volumes	36.879
Peso em kilos	1.073.994
Receita de passagens	47:170$300
" " cargas	69:346$200
" diversas	79:819$900
" total	196:336$400
Quota de subvenção	150:000$000
Renda bruta total	346:336$400
Despeza de custeio	320:325$400
Renda liquida	26:011$000

COEFFICIENTE DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	10
Receita de passageiros	637$436
Peso de carga transportada	14.513 kgs.
Receita de carga	937$111
Consumo de combustivel (lenha)	29.083 kgs
" " " (oleo)	102 lts.
" " lubrificante	63 "
" " estôpa	3 kgs.
Receita bruta total	4:680$221

Por milha:

Receita de passageiros	1$852
Peso de carga transportada	42 kgs.
Receita de carga	2$722
Consumo de combustivel (lenha)	84 kgs.
" " " (oleo)	0,295 lts.
" " lubrificante	0,184 "
" " estôpa	0,009 kgs.
Receita bruta total	13$597

ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Não tem contracto para serviço regular, apenas gosa dos favores representados pelas regalias e vantagens de paquetes conferidas aos seus vapores.

1. — **Linhas navegadas** — Manteve a Empreza a linha Blumenau-Itajahy.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelo navio "Blumenau" com 45 toneladas brutas, 30 liquidas e 30 de carga, auxiliado por diversas embarcações.

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 166 viagens, com o percurso de 11.833 milhas e 332 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 2.003 kilos de lenha, 784 litros de lubrificante e 173 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 890 passageiros de 1ª classe e 3.478 de 2ª classe, 133.624 volumes, pesando 13.659.460 kilos e 4 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 8:935$600 de passagens, 142:088$500 de cargas, 43$200 de animaes e 28:860$410 de diversas.

7 — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 179:927$710, importando a despeza de custeio em 102:169$309, resultando a renda liquida de 77:758$401.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	1
Tonelagem de carga	20.531
Viagens realisadas	166
Dias de viagens	332
Milhas navegadas	11.833
Consumo de combustivel (lenha)	2.003
" " lubrificante	784
" " estôpa	173
Passageiros de 1ª classe	890
" " 3ª "	3.478
Numero de volumes	133.624
Peso em kilo	13.659.460
Numero de animaes	4
Rceita de passagens	8.935$600
" " cargas	142:088$500
" " animaes	43$200
" " diversas	28:860$410
Renda bruta total	179:927$710
Despeza de custeio	102:169$309
Renda liquida	77:758$401

COEFFICIENTE DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	26	
Receita de passageiros	53$828	
Peso de carga transportada	82.285	kgs.
Receita de carga	855$954	
Consumo de combustivel	12	kgs
" " lubrificante	5	lts.
" " estôpa	1	kg.
Receita total	1:083$902	

Por milha:

Receita de passageiros	$755	
Peso de carga transportada	1.154	kgs.
Receita de carga	12$008	
Consumo de combustivel	0,169	kgs.
" " lubrificante	0,066	lt.
" " estôpa	0,014	kg.
Receita bruta total	15$206	

EMPREZA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contracto celebrado em virtude do decreto n. 15.857, de 25 de Novembro de 1922, pelo prazo de dez annos, terminou em 1932, A Empreza continua a executar o mesmo serviço de navegação, gosando os seus navios das vantagens e regalias de paquetes.

1. — **Linhas de navegação** — Manteve a Empreza as linhas seguintes: Florianopolis-Rio de Janeiro, Florianopolis-Laguna e Florianopolis-São Francisco.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 3 vapores com 2.210 toneladas brutas, 1.043 liquidas e 1.730 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Anna	720	364	650
2 — Carl Hoepcke	1.249	563	900
3 — Max	241	116	180
Total	2.210	1.043	1.730

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 110 viagens com o percurso de 54.870 milhas e 812 dias.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 5.388.500 kilos de carvão, 7.318 litros de lubrificante e 1.635 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 6.115 passageiros de 1ª classe e 5.129 de 3ª classe, 953.239 volumes, pesando 50.805.715 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 451:259$000 de passagens e 2.493:272$700 de cargas.

7. — **Receita bruta total, despeza de custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 2.944:531$700, importando a despeza de custeio em 3.013:844$600 resultando o deficit de 69:312$900.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	3
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.)	45.760
Viagens realisadas	110
Dias de viagem	812
Milhas navegadas	54.870
Consumo de combustivel (carvão)	5.388.500
" " lubrificante	7.318
" " estôpa	1.635

Passageiros de 1ª classe	6 115
" " 3ª "	5 129
Numero de volumes	953 239
Peso em kilos	50 805.715
Receita de passagens	451 :259$000
" " cargas	2 493 :272$700
Renda bruta total	2.944 :531$700
Despeza de custeio	3.013 :844$600
Deficit	69 :312$900

COEFFICIENTE DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	2	
Receita de passageiros	4 :102$354	
Peso de carga transportada	461.870	
Receita de carga	22 :666$115	
Consumo de combustivel (carvão)	48.986	kgs.
" " lubrificante	66	lts.
" " estôpa	15	kgs.
Receita bruta total	26 :768$470	

Por milha:

Receita de passageiros	8$224	
Peso de carga transportada	926	kgs.
Receita de carga	45$440	
Consumo de combustivel (carvão)	98	kgs.
" " lubrificante	0,133	lts
" " estôpa	0,030	kgs.
Receita bruta total	53$664	

Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= VIAGENS REALISADAS =

Esc. 1% = 20 viagens

Departamento N. de Portos e Navegação

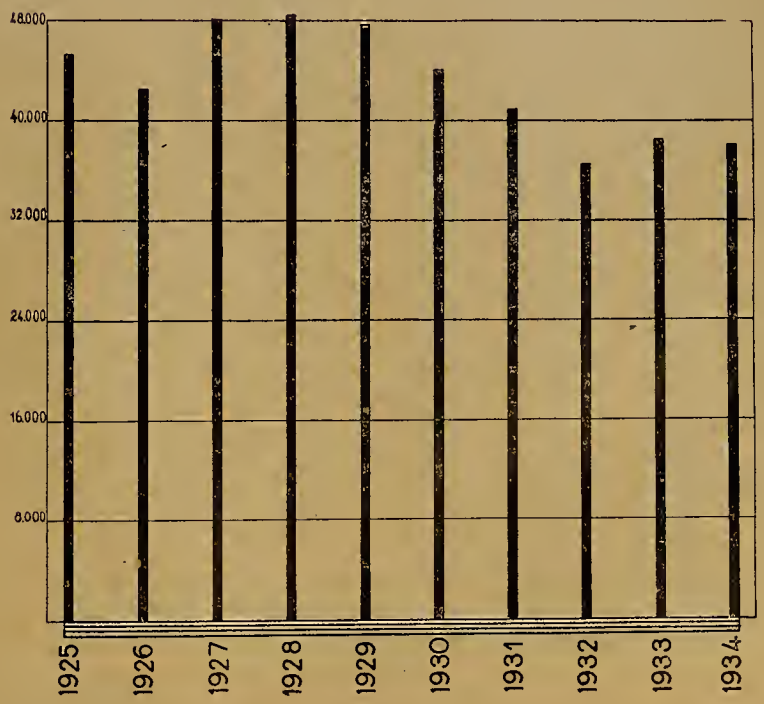
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= DIAS DE VIAGEM =

Esc. 1% = 400 dias



Departamento N. de Portos e Navegação

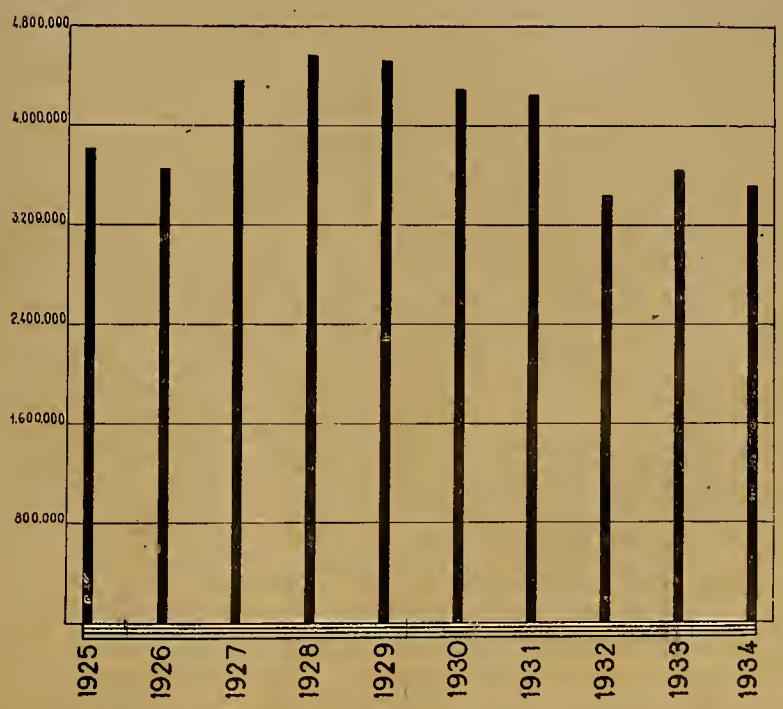
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= MILHAS NAVEGADAS =

Esc. 1m/m = 40.000 milhas



Departamento N. de Portos e Navegação

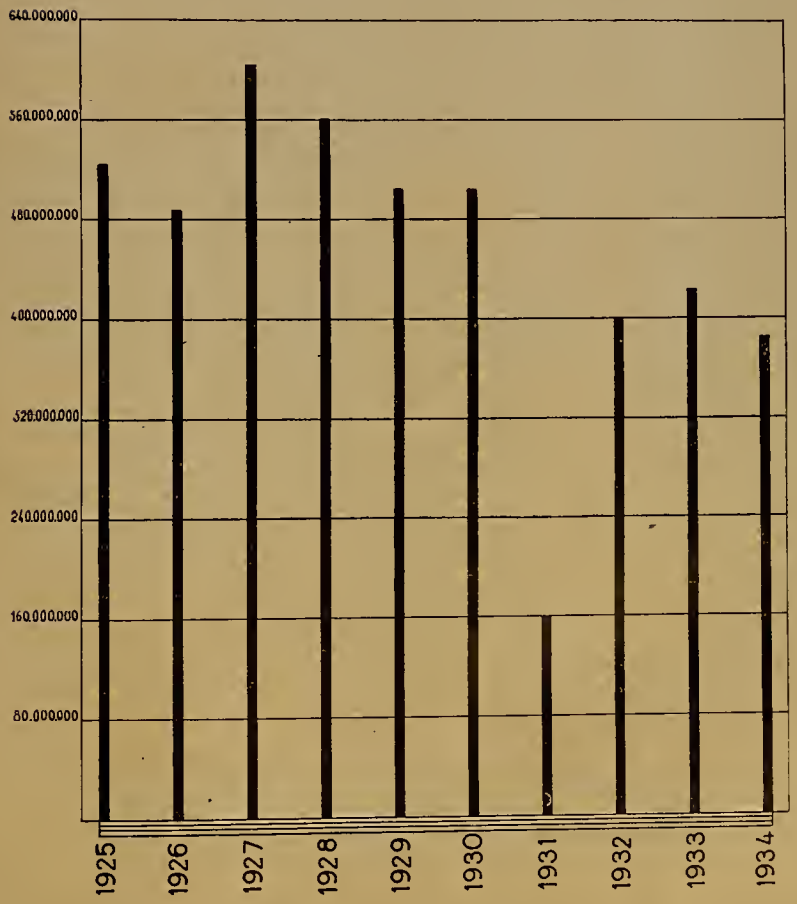
4ª Divisão

Novimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio – 1925-1934

= CONSUMO DE CARVÃO =

Esc. 1‰ = 4.000.000 kilos



Departamento N. de Portos e Navegação

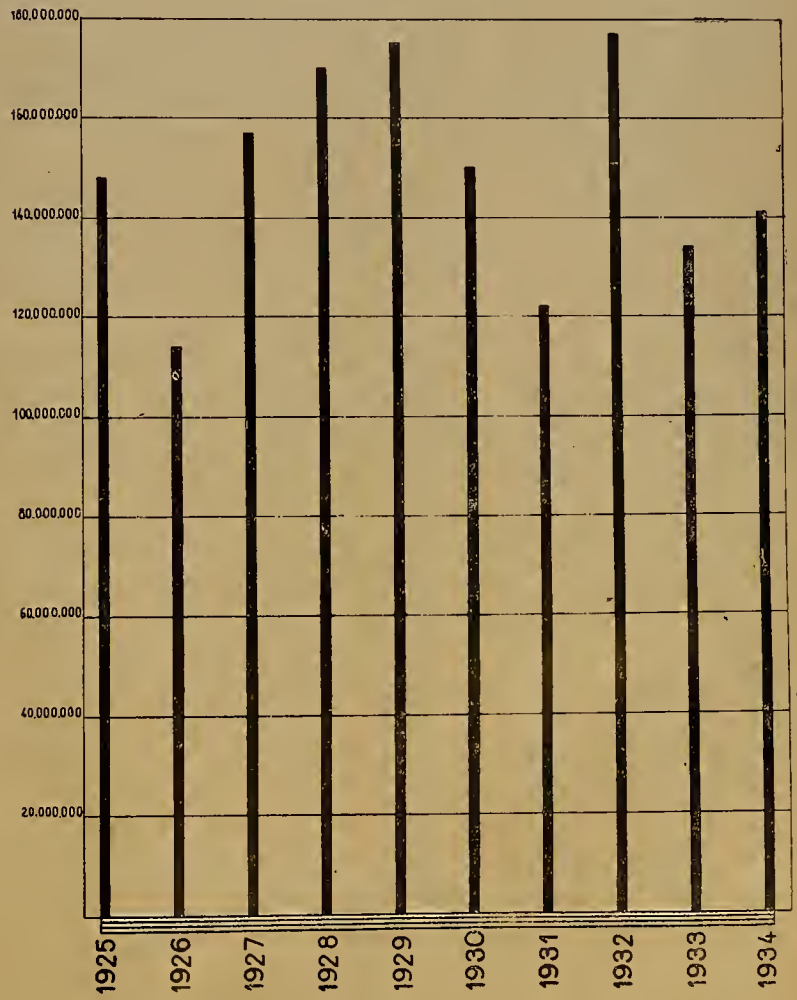
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= CONSUMO DE LENHA =

Esc. 1% = 1.000.000 ks.



Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE OLEO =

Esc. 1% = 500.000 lts.

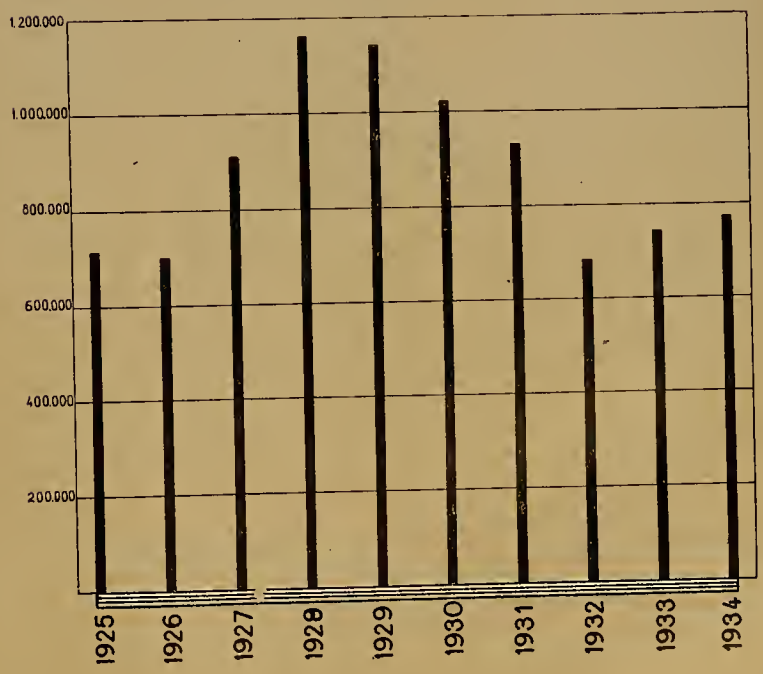
Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação
no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE LUBRIFICANTE =

Esc. 1%m = 10.000 litros



Departamento N. de Portos e Navegação

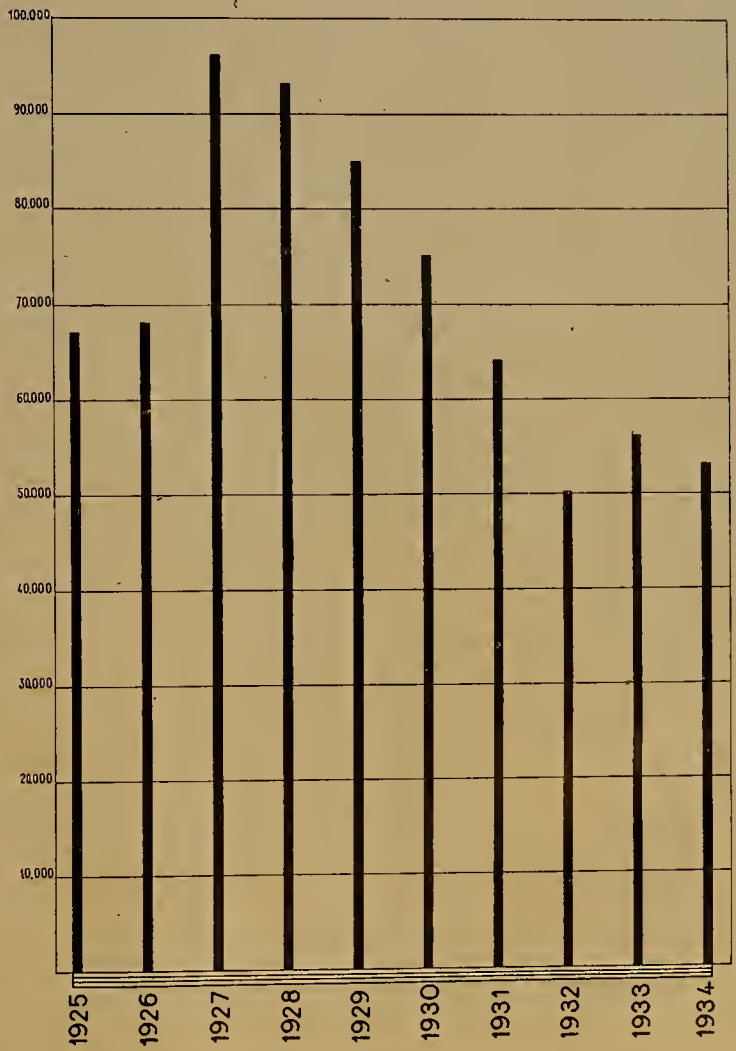
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE ESTOPA =

Esc. 1% = 500 kilos



Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= TRANSPORTE DE PASSAGEIROS =

Esc. 1% = 2.000 passageiros

Departamento N. de Portos e Navegação

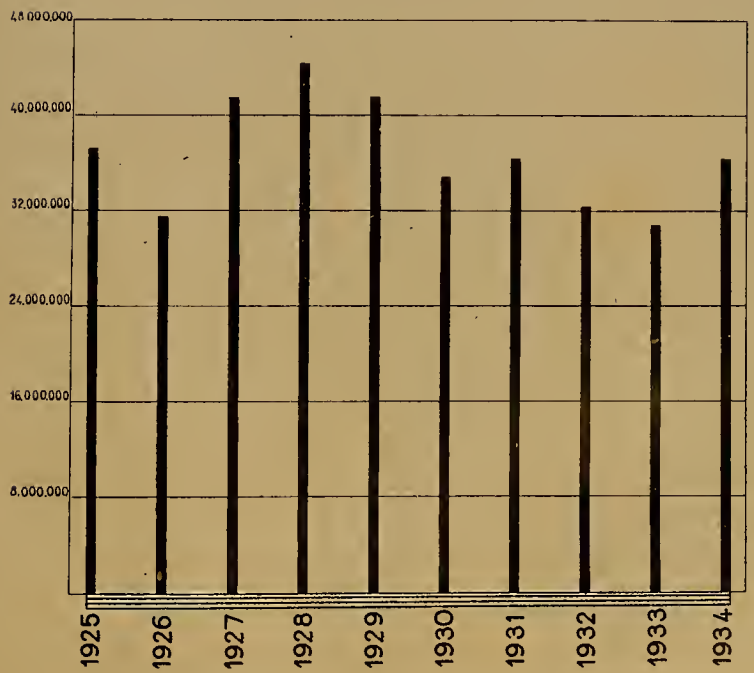
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= TRANSPORTE DE CARGAS - Nº DE VOLUMES =

Esc. 1‰ = 400.000 volumes



Departamento N. de Portos e Navegação

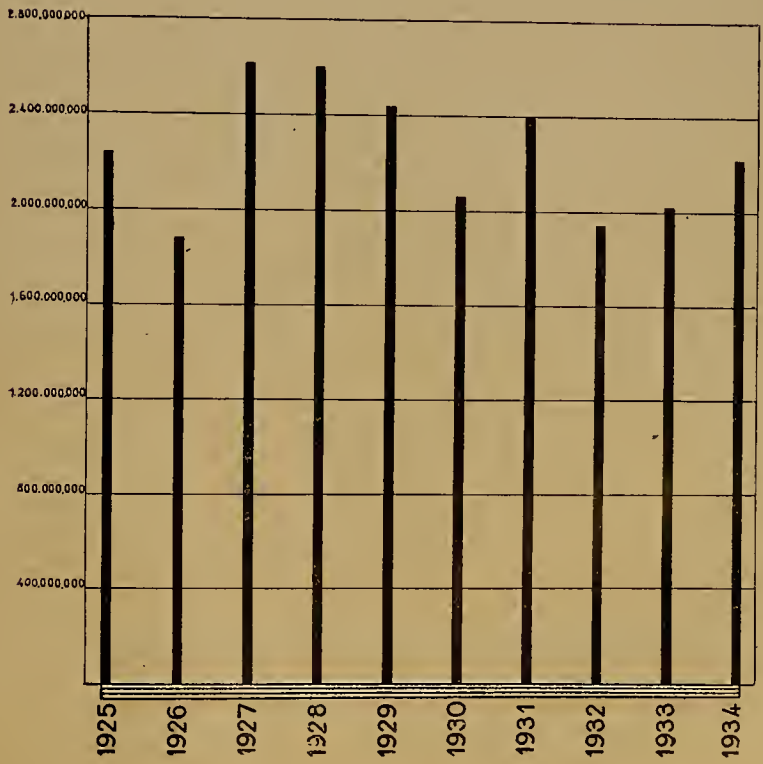
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio – 1925-1934

= TRANSPORTE DE CARGAS – PESO EM KILOS =

Esc. 1%m = 20.000.000 Kilos



Departamento N. de Portos e Navegação

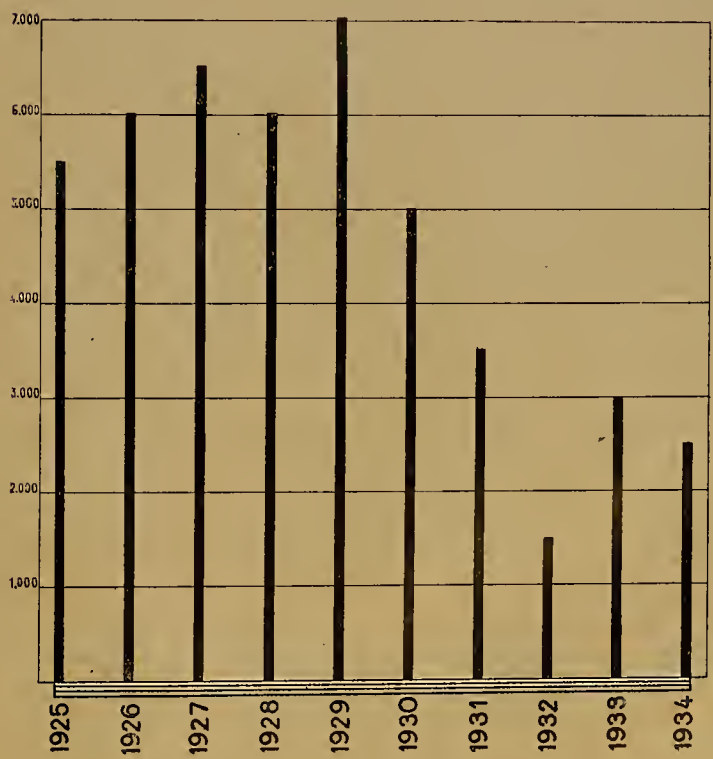
4º Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio – 1925 - 1934

= TRANSPORTE DE ANIMAES =

Esc. 1% = 50 animaes



Departamento N. de Portos e Navegação

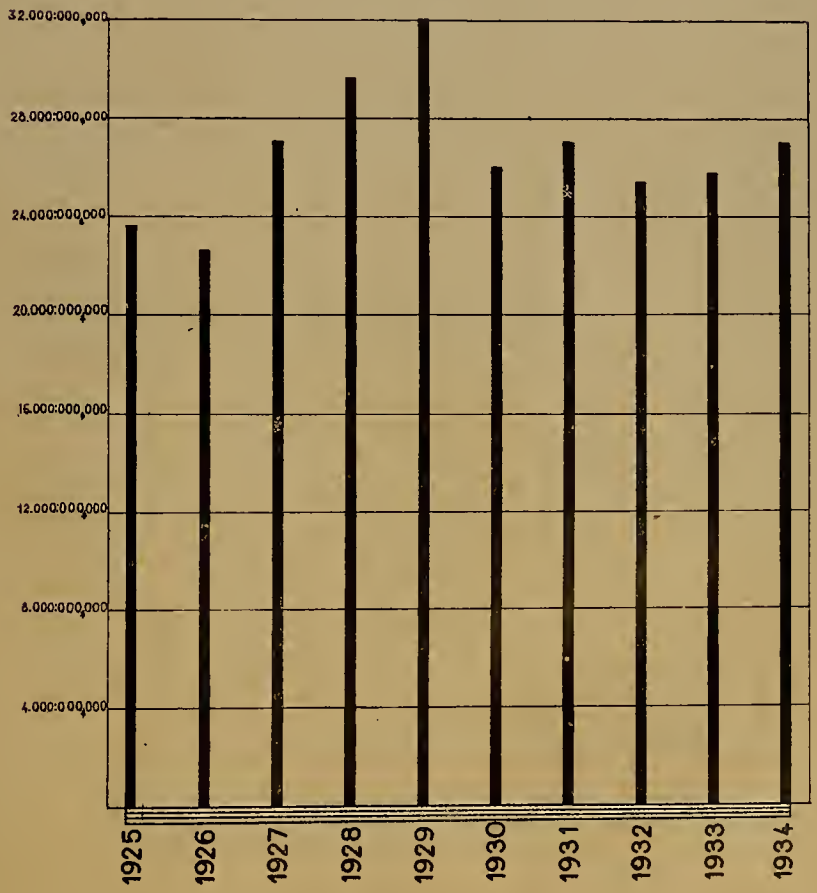
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= RECEITA DE PASSAGENS =

Esc. 1% = 200:000$000



Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= RECEITA DE CARGAS =

Esc. 1‰ = 1.000:000$000

Departamento N. de Portos e Navegação

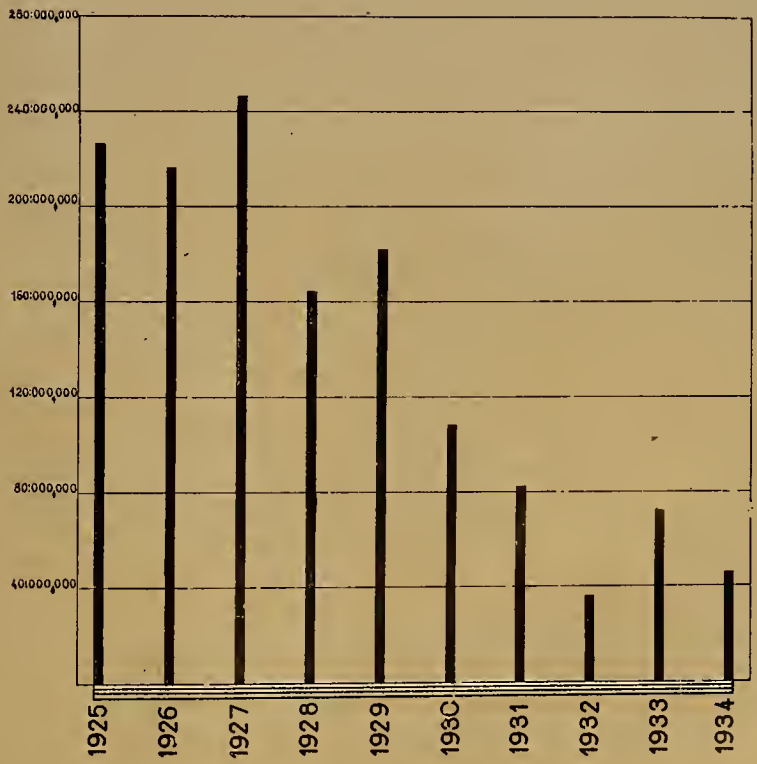
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio – 1925 - 1934

= RECEITA DE ANIMAES =

Esc. 1m/m = 2:000$000



Departamento N. de Portos e Navegação

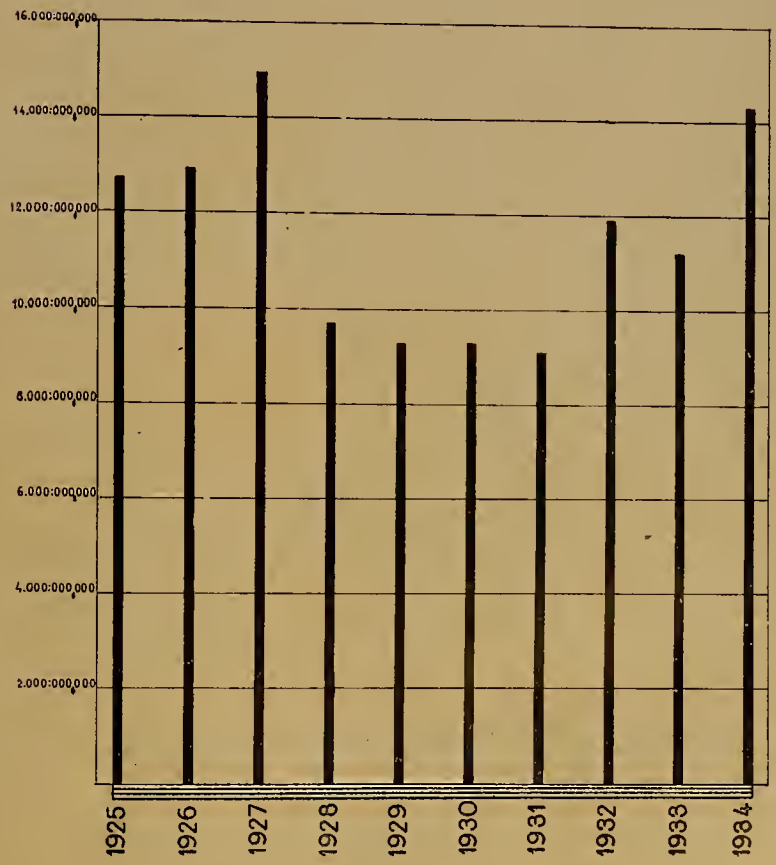
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio — 1925-1934

= RECEITA DE DIVERSAS =

Esc. 1% = 100:000$000



Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= QUOTAS DE SUBVENÇÃO =

Esc. 1% = 200:000$000

Departamento N. de Portos e Navegação
4º Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação
no Decennio - 1925-1934

= RENDA BRUTA TOTAL =

Esc. 1% = 1.000:000$000

Departamento N. de Portos e Navegação

4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação
no Decennio - 1925 - 1934

= DESPEZAS DE CUSTEIO =

Esc. 1m/m = 1.000:000$000

Departamento N. de Portos e Navegação

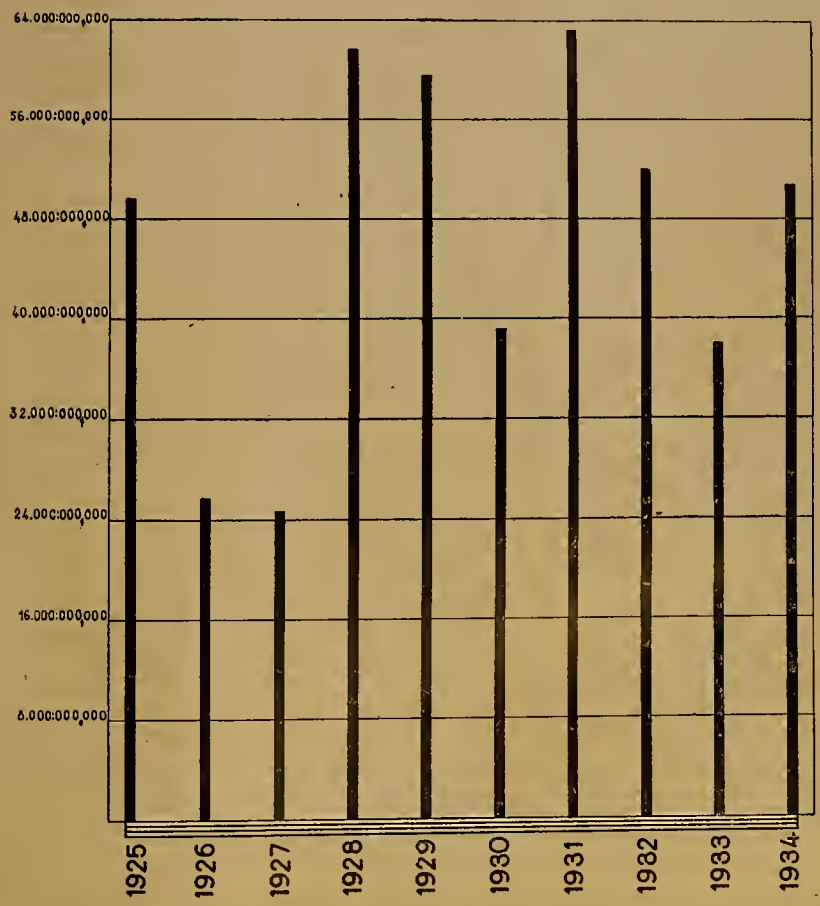
4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= RENDA LIQUIDA =

Esc. 1% = 400:000$000



M. FAZE
D.A.
15128

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

1.			

Imp. Nacional —

1305-46 387.10981
R382

Departamento Nacional de Portos e Navegação
AUTOR

Relatorio d/serviços executs. 1935.
TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

2 MAI 52			

1305-46 387.10981
R 382

Departamento . . .